

UNIVERSITÉ DE DIJON. — FACULTE DE DROIT

LES
OUVRIERS DES ARSENAUX

ÉTUDE

DE

LEGISLATION INDUSTRIELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

*Faculté de droit de l'Université de Dijon, le 16 décembre 1905
à 1 heure 1/2 du soir*

PAR

Jean ROYER-COLLARD

COMMISSAIRE DE LA MARINE

Président : M. VIGNES, professeur-adjoint

Suffragants } MM. G. MARTIN, *agréé*
RAYNAUD, *chargé de cours*

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS

FONDÉ PAR J.-B. SIREY, ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e Arr^e

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1905

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LES
OUVRIERS DES ARSENAUX

ÉTUDE

DE

LÉGISLATION INDUSTRIELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

*Soutenue devant la Faculté de droit de l'Université de Dijon, le 16 décembre 1905,
à 1 heure 1/2 du soir*

PAR

Jean ROYER-COLLARD

COMMISSAIRE DE LA MARINE

Président : M. VIGNES, professeur-adjoint

Suffragants { MM. G. MARTIN, agrégé
RAYNAUD, chargé de cours

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL GÉNÉRAL DES LOIS ET DES ARRÊTS

FONDÉ PAR J.-B. SIREY, ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e Arr^t

L. LAROSE & L. TENIN, Directeurs

1905





Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

La condition du paysan et celle de l'ouvrier en général ont provoqué depuis longtemps la sollicitude des économistes. A mesure que la science sociale s'élargissait, grâce au développement de ses lois propres et grâce au progrès constant des arts industriels, à mesure se dégageaient plus clairs et plus précis les devoirs et les droits du prolétariat.

Mais si l'examen des philosophes, animé surtout par l'esprit de synthèse et de généralisation, se portait avec intérêt sur la masse des travailleurs, il se détournait du même coup des collectivités ouvrières restreintes, des groupements particuliers et exceptionnels. Les ouvriers d'Etat, par exemple, si intéressants qu'ils soient, n'ont jamais été l'objet d'une étude économique complète. Soit que les penseurs et les sociologues aient fait un large crédit aux vertus de l'Etat-patron, soit que

les ouvriers publics aient été considérés comme d'heureux privilégiés, notamment en matière de retraites, c'est une chose remarquable qu'aucun ouvrage n'existe définissant leurs règles et leurs droits, comparant leur condition et leurs statuts(1). Rien n'a été écrit, croyons-nous, qui expose de façon magistrale et précise, par une méthode générale et d'ensemble, la vie économique de ces minorités ouvrières. Les uns ont fait, notamment M. Mannheim, une étude approfondie sur les manufactures de l'Etat (2). D'autres se sont bornés à des sujets plus circonscrits encore. Relativement au personnel ouvrier des arsenaux — dont nous nous proposons d'étudier ici la condition économique et sociale — nous ne connaissons guère que les ouvrages presque oubliés du commandant Gougeard (3), ancien ministre de la Marine, et le travail que M. Dagnaud (4) a consacré à ce sujet. Ce dernier nous paraît renfermer une documen-

(1) Non seulement nous ne croyons pas que ce livre existe, mais nous sommes presque sûrs qu'aucune thèse n'a été faite sur la condition propre aux ouvriers maritimes. Nous avons cherché scrupuleusement parmi les thèses classifiées (Paris et province) et nous n'avons rien trouvé ni au mot : arsenaux, ni au mot : condition, ni au mot : ouvriers. De même nous avons cherché vainement dans les répertoires où sont inscrites les dernières thèses, non encore classifiées.

(2) Mannheim, *Condition des ouvriers des manufactures de l'Etat*.

(3) Gougeard, *Les arsenaux de la marine*.

(4) Dagnaud, *Condition des ouvriers des arsenaux*.

tation sûre, un souci profond de la vérité. Et bien que l'auteur partage des opinions qui nous paraissent inacceptables en certains points, nous avons l'espoir d'utiliser avec fruit les chiffres consciencieux du texte. Enfin la Commission extra-parlementaire de la Marine, réunie sous le ministère de l'amiral Rieunier et dont les travaux se poursuivirent jusqu'en 1898, nous permettra, au moyen des procès-verbaux et rapports, de suivre çà et là la voix autorisée des chefs militaires et celle des représentants des ports.

Après avoir rappelé, d'une manière très brève, les lois du passé ; après avoir posé les principes sur lesquels repose le caractère actuel de l'ouvrier maritime, nous diviserons notre travail en deux parties :

1° Condition économique des ouvriers des arsenaux.

2° Condition sociale des ouvriers des arsenaux.

La première traitera des salaires, de l'organisation industrielle des ports de guerre. La deuxième nous conduit chez l'ouvrier. Elle nous montre sa vie domestique, intime. Elle suit le travailleur à l'atelier, examine les mesures possibles d'assistance et d'hygiène. Elle aborde les problèmes complexes et des syndicats et de la grève et des retraites.

Nous concluons enfin en répondant à cette

question si souvent posée : L'Etat doit-il conserver des arsenaux, des chantiers de constructions ? Ne ferait-il pas mieux, en l'état des choses, d'abandonner l'exécution de ses programmes à l'industrie privée ?

EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE

SUR LE RECRUTEMENT ET LE CARACTÈRE DES OUVRIERS DE LA MARINE

La Marine entretient pour les besoins de la flotte plus de 30.000 ouvriers. L'exécution des programmes navals, le soin des réparations constantes obligent l'Etat à tenir toujours en haleine cette véritable armée de travailleurs. Non seulement les cinq grands ports militaires — Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon — renferment d'immenses et puissantes usines, divisées par ateliers, spécialisées par industries, mais encore trois établissements particuliers : Indret, Ruelle et Guérigny assurent dans l'intérieur la fabrication méthodique des machines, des canons et des ancres (1). » (Voir pour la répartition, note 2.)

(1) A Guérigny (Nièvre) se forgent, se fondent et se soudent les ancres et appareils multiples du même ordre : chaînes, câbles, etc...

(2) Voici la répartition actuelle des effectifs, telle qu'elle ré-

Tous ces arsenaux exigent une organisation complexe. Il faut des directeurs et ingénieurs pour ordonner les travaux ; il faut des contre-maîtres pour les surveiller ; il faut des hommes pour les faire. Ceux-ci qui forment une masse compacte, l'élément principal des ports, attirent nécessairement le regard de l'observateur. A les voir mettre en œuvre les dernières inventions du génie, les coûteuses ressources de la fortune publique, les matières brutes dont ils feront sortir un jour de magnifiques unités de combat, on se demande avec intérêt quels sont les obscurs artisans d'un si beau travail. Et l'on ne peut que rechercher ce qu'ils ont été, ce qu'ils sont, ce qu'ils devraient être. Sont-ils des hommes heureux ? Occupent-ils dans l'échelle sociale une situation privilégiée et l'Etat leur a-t-il marqué cette sollicitude qu'il promet pour demain à toute la classe ouvrière ?

S'il est exact que Colbert ait jeté les premières

sulte de l'Etat officiel du personnel de la marine publié en exécution des lois de finances du 31 janvier 1884 et 22 avril 1905.

Cherbourg : 4.633 ouvriers	Le Havre : 4
Brest : 6.106 »	Nantes : 5
Lorient : 4.648 »	Bordeaux : 3
Rochefort : 2.927 »	Marseille : 2
Toulon : 7.860 »	Alger : 2
Guérigny : 888 »	Paris : 120
Ruelle : 1.607 »	Dakar : 45
Indret : 1.262 »	Saigon : 1.965

bases de la législation maritime, on doit convenir cependant que l'administration et la police des arsenaux n'ont été réglées dans le détail qu'au siècle suivant. C'est dans l'ordonnance du 27 septembre 1776 — notamment dans ses articles 55 et 173 — qu'on trouve l'origine la plus sûre, la moins sujette à l'erreur du recrutement des ouvriers. En ce temps, l'Inscription maritime enfermait en son réseau tous les métiers voisins du métier de la mer. Il n'y avait pas que les navigateurs sur qui pesait la loi d'exception. Il y avait les charpentiers, les voiliers, les menuisiers, les forgerons. Toutes ces catégories de travailleurs devaient à l'Etat leurs services et ils les devaient sans condition. Ils formèrent le premier noyau du personnel ; ils furent les ouvriers de la première heure. Ce noyau le plus souvent suffisait aux besoins. Parfois cependant les bras manquaient. Alors l'Intendant, à la demande du commandant du port, ordonnait les levées nécessaires. On pratiquait le système des classes. On allait dans les villages, dans les bourgs du littoral et sans aucun souci des droits individuels on assignait à l'inscrit son domicile et son atelier. Dans la loi, il n'y avait aucune place pour la liberté ; il y en avait beaucoup pour les galères (Ordonnances du 27 septembre 1776 et du 31 octobre 1784.)

Cet état de chose dura très longtemps. La loi du

3 brumaire an IV sur l'Inscription maritime et celle du 21 mars 1832 — article 14 — sur le recrutement nous montrent avec clarté que le régime des vieilles ordonnances avait survécu. On distinguait encore dans chaque arsenal, comme au temps de Sartines, les ouvriers domiciliés et les ouvriers dits de levée. Les premiers, volontaires, représentaient l'effectif normal; les deuxièmes, enrôlés malgré eux, l'effectif éventuel. Tous d'ailleurs avaient un statut bizarre, difficile à définir. Ils étaient soldats et manœuvres, plus soldats que manœuvres de par la loi, plus manœuvres que soldats de par le métier. Soumis à la discipline militaire, parfois même armés et groupés en compagnies (1), ils vivaient une vie à part, sans espoir sérieux d'avancement, sans possibilité de s'élever. Sur ce point ils partageaient le sort commun des ouvriers auxquels la maîtrise, à la fin du xviii^e siècle, était devenue en fait inaccessible.

La révolution industrielle qui se dessina vers 1840, à mesure que les sciences découvraient leurs fins dans l'utile, devait avoir une répercussion inattendue sur les modes et les conditions du travail. Les arsenaux ne pouvaient échapper à ces transformations profondes que la mécanique inau-

(1) Arrêté du 23 ventôse an II. Décret du 15 janvier 1808. Ord. du 8 décembre 1830.

gurait. Il fut impossible de se contenter des petits artisans du littoral. Il fallut faire appel aux connaissances plus étendues, à une main-d'œuvre plus savante, aux techniciens. Ils vinrent de l'intérieur, indépendants de l'Inscription maritime, contraints seulement — et d'ailleurs sous des peines rigoureuses — de respecter les règlements et les consignes des arsenaux. L'ordonnance du 3 mai 1839 — voir articles 4 et 7 — et celle du 17 septembre 1841 leur assurent une situation privilégiée. Déjà se dégage cette conception, vague pourtant et bien obscure, de l'ouvrier proprement dit lié vis-à-vis de l'Etat par un contrat qu'il accepte et dont il pèse les clauses. L'abandon progressif des bâtiments en bois, les difficultés nouvelles de la construction par le fer, le montage des machines, déplça peu à peu l'équilibre des recrutements. Il se produisit un renversement des rôles. Bientôt les inscrits maritimes furent la minorité dans l'usine. On ne trouvait plus pour eux d'utilisation convenable et la réforme était pressentie qui les supprimerait radicalement des chantiers publics. Elle fut réalisée par la loi du 4 juin 1864. On lit dans l'exposé des motifs de cette loi que sur 28.387 ouvriers, 7.431 seulement figuraient sur les matrices des quartiers. C'est dire qu'il était grand temps de modifier l'institution. Sortir des limbes de la routine, surtout quand la routine est un

danger pour la Défense Nationale, c'est une œuvre excellente. Et mieux vaut rajeunir et reconstruire que de s'attarder avec mélancolie sur des ruines.

Aujourd'hui, et depuis la loi du 4 juin 1864, l'ouvrier des établissements de la Marine est rentré dans le droit commun. Il n'est plus un matelot ni un soldat ; il est un salarié. Il ne relève plus en aucun cas des conseils de guerre. Il n'est plus lié à l'Etat que par un contrat qui, pour être tacite, n'en est pas moins délibérément accepté. Enfin c'est un travailleur comme un autre. Même les peines coercitives, la prison, que pouvaient leur infliger autrefois (D. du 21 juin 1858. D. du 18 janvier 1867) les chefs de service, ont disparu. M. de Lanessan, soucieux d'éviter toute confusion entre la qualité civile et celle du soldat, les a supprimées (1). C'est aujourd'hui dans les décrets des 21 juin et 2 octobre 1900 qu'il faut rechercher les principes généraux d'organisation et d'administration du personnel ouvrier. Ce personnel est exclusivement civil, il a tous les droits d'une pareille condition, notamment le droit électoral (2).

(1) Les peines actuelles, instituées par D. du 21 juin 1900, modifié sur ce point par D. du 12 avril 1902 sont : l'avertissement, le blâme simple, le blâme avec affichage, la rétrogradation, le congédiement.

(2) Il peut exercer en dehors de l'arsenal un commerce patenté, sauf celui de débiter des boissons. (C. du 11 septembre 1902.)

A l'heure actuelle, il n'existe donc aucune différence juridique entre l'ouvrier de la Marine et celui de l'industrie privée.

Non pas que dans les arsenaux on ne doive rencontrer jamais la main-d'œuvre militaire. Elle existe, mais elle est circonscrite en des limites étroites. Il n'y a que la Direction d'Artillerie d'une part et l'Atelier central de la Flotte de l'autre qui possèdent un effectif militaire. La première confie à ses artificiers la manipulation des produits techniques et secrets ; la deuxième, sous l'autorité directe du Major général, et seulement à Brest et Toulon, poursuit la réparation des unités de combat. Ici les ouvriers sont des matelots. En principe, quand un bâtiment a pris armement, quand il est passé des mains de l'ingénieur entre celles du Commandant, le rôle du génie est terminé. Il construit. Il ne répare pas. Ou bien, s'il répare, c'est qu'il s'agit d'une réfection complète, d'une refonte, d'une modification si profonde qu'elle équivaut à une construction. Dès lors, Brest et Toulon devaient entretenir un atelier spécial pour les réparations : ce sont les ateliers militaires de la flotte (1).

Laissant de côté ces exceptions et revenant au principe général, nous voyons dans chaque arse-

(1) Sur l'organisation des arsenaux V. D. du 23 août 1900.

nal tout un peuple d'ouvriers répartis entre les diverses directions : constructions navales, subsistances, travaux hydrauliques... service de santé... Au sommet, le préfet maritime, puis le corps des officiers de chaque direction, puis les contre-maîtres appelés dans la Marine adjoints techniques, puis des surveillants, enfin les ouvriers. Ceux-ci sont dits immatriculés, parce qu'ils figurent sur des contrôles, qui sont en quelque sorte la charte de leurs droits présents et futurs.

Examinons leur recrutement, leur hiérarchie, la nature de leur lien (1).

Tout ouvrier, s'il est français ou naturalisé français, âgé de 17 à 30 ans, peut demander son introduction dans les cadres. Il n'a qu'à se présenter devant une commission qui jugera la valeur de ses aptitudes professionnelles, et cette commission, composée d'un surveillant et de deux chefs ouvriers, s'adressera au postulant en ces termes :

Quel est votre métier ? Nous avons des hommes de tous les métiers dans les arsenaux. Nous avons des calfats, des chaudronniers pour le fer et pour le cuivre, des charrons, des ébénistes, des électriciens, des ferblantiers. Nous avons aussi des gréeurs, des modeleurs, des mouleurs. Nous avons

(1) Décret du 21 juin 1900.

des peintres ; des chaîniers, des voiliers. Nous réunissons plus de professions qu'il n'est possible d'imaginer et de dire. Evidemment, la Commission d'examen ne prétend pas tout savoir. Elle siège aujourd'hui pour les forgerons et les serruriers. Etes-vous forgeron ?

— Oui. Je forge des manilles.

— Très bien. Vous allez satisfaire à l'essai suivant : forger une manille, une clef pour boulon, un pied de chandelier à fourche, une bielle de ventilateur, un étau. Et maintenant, travaillez. Et vous, qu'est-ce que vous voulez ?

— Je suis serrurier.

— Parfait. Confectionnez immédiatement une serrure à pêne dormant ; ajustez et tracez une barre de laiton ; ajustez une crémone.

— Et vous ?

— Je suis tourneur.

— Cette profession en vaut une autre. Seulement, nous ne sommes pas tourneurs ; nous ne saurions être de bons juges. Vous reviendrez. Néanmoins, nous pouvons vous avertir, d'ores et déjà, que vous aurez à tourner une tige de piston et même un robinet-boule.

— Ainsi chaque commission d'admission, différente par corps de métier, réunie suivant les besoins, impose aux candidats des essais dont la nomenclature est insérée à la suite du Décret du 16

avril 1902 (1). Cet acte complète donc par des dispositions de détail l'ensemble des règles générales posées les 24 juin et 2 octobre 1900. Si l'ouvrier satisfait aux épreuves, il est classé, suivant sa capacité, dans l'une des trois catégories de stagiaires qui sont à la base de la hiérarchie. Voici d'ailleurs l'ordre hiérarchique :

Ouvriers stagiaires	$\left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ catégories s'ils sont spécialisés.} \\ \text{Une seule s'ils sont manœuvres.} \end{array} \right.$
Ouvriers permanents	$\left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ catégories s'ils sont spécialisés.} \\ \text{Une seule s'ils sont manœuvres.} \end{array} \right.$
Chefs-Ouvriers	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ catégories s'ils sont spécialisés.} \\ \text{Une seule s'ils sont manœuvres.} \end{array} \right.$

Ici s'arrête le personnel ouvrier. Les surveillants et adjoints techniques, de même que les officiers de chaque direction, obéissent à des règles propres et spéciales.

Une fois admis en qualité de stagiaire, l'ouvrier doit, dans un délai de 18 mois à 4 ans, passer dans le cadre des permanents. Faute d'y parvenir, il est congédié. On lui a laissé le temps de faire ses preuves. S'il a négligé de les faire, l'administration s'en désintéresse et l'évince.

D'ailleurs, l'ouvrier de la Marine est lié vis-à-vis de l'Etat par un contrat de travail qui est exactement le louage ordinaire de services. Non seule-

(1) V. *Bulletin officiel* 1902, 1^{er} semestre.

ment la Marine peut le renvoyer aux échéances convenues ou pour des faits dont elle reste juge, mais le travailleur lui-même peut rompre son engagement au même titre et de la même façon que les travailleurs privés. Aucune mesure n'existe qui puisse le retenir effectivement ou moralement dans l'usine et s'il réclame sa liberté — droit formel — les portes de l'arsenal lui seront ouvertes. Il sera rayé des contrôles et il se retrouvera dans la rue, noyé dans la foule, pareil à tous les membres de la grande collectivité ouvrière.

LES OUVRIERS DES ARSENAUX

ÉTUDE DE LÉGISLATION INDUSTRIELLE

PREMIÈRE PARTIE

La Condition Economique des ouvriers maritimes.

CHAPITRE PREMIER

LES SALAIRES.

Le salaire, qui est le prix du travail loué, obéit à des lois confuses. Pour les uns — c'est l'opinion de l'école classique — il est déterminé par le jeu naturel de l'offre et de la demande. C'est la théorie du « wage fund » ramené à ses éléments essentiels. Pour d'autres — et Lassalle se rencontre ici avec Turgot, J.-B. Say et Ricardo — le salaire est réglé sur le coût de production de la main-d'œuvre, c'est-à-dire sur la valeur des subsistances rigoureusement nécessaires à l'alimentation de l'ouvrier et sur la prime d'amortissement qui doit permettre la formation d'un autre ouvrier considéré comme

capital humain. Quelques auteurs enfin, amis des plaisants sophismes — et notamment Stanley, Jevons et Francis Walker — ont voulu prétendre que le salaire avait pour régulateur la productivité du travail. Ainsi le profit de l'entrepreneur en ce qu'il a d'illimité, de variable, de choquant, n'est qu'un vain mot. Ce profit variable et aléatoire, il appartient à l'ouvrier intelligent, plein de savoir-faire et d'énergie (1).

Quoi qu'il en soit de ces diverses doctrines, il est difficile de soutenir que le contrat moderne de salaire réponde à un idéal de justice. Il y a dans la rémunération forfaitaire de l'ouvrier quelque chose qui blesse et qui décourage... car enfin, pourquoi le travail qui joue le rôle le plus actif dans la production joue-t-il un rôle si effacé dans la répartition ? Nous entendons bien que le capital est un facteur nécessaire. Il n'en reste pas moins un facteur passif, incapable en soi, simple richesse, utilité vague qui doit tout à l'homme, à un certain travail de l'homme. D'autre part, le profit de l'entrepreneur choque les intelligences les moins averties. On ne se résout pas théoriquement à l'adoption d'un pareil mode de répartition, lequel, sans conteste, encourage les désirs effrénés du gain. Certes, nous reconnaissons que l'entrepre-

(1) V. Gide, livre IV.

neur est intéressant puisqu'il commande toute la vie industrielle et puisqu'il représente comme la clef de voûte de l'édifice. Nous reconnaissons ses droits formels. Il faut qu'il couvre tous ses frais — et tous ses risques — et qu'il ait un bénéfice. Seulement, s'il a touché déjà et l'intérêt de son argent et la prime de son travail (direction, spéculation... etc...) nous ne comprenons pas très bien ce qu'il réclame et au nom de quelle justice il le réclame. La vérité nous semble appartenir aux écoles qui voient dans le profit la conséquence d'un monopole et c'est ce qui fait dire à L. Walras que sous un régime hypothétique de concurrence absolue le taux normal du profit doit être égal à zéro (1).

Ayant examiné d'une façon très brève les différentes lois du salaire et les idées générales que ces lois soulèvent, nous dirons que le salaire des ouvriers maritimes obéit à la fois au jeu de l'offre et de la demande et à la loi d'airain. Cette dernière cependant, exerce une influence prépondérante.

Que l'offre et la demande jouent ici, bien que confusément, c'est un fait qu'on ne saurait nier. Plus les constructions navales sont nombreuses, plus l'outillage se développe, plus les hommes sont nécessaires. On décide en 1899 d'étendre le

(1) Gide.

champ des expériences. On élabore de minutieux et longs programmes qui s'échelonnent sur 5, 6, 8 ans. Il faut des ouvriers. Le budget augmente bien les dépenses de main-d'œuvre, mais jamais en proportion des besoins. Aussi l'offre nous apparaît tellement avare que nous préférons dire :

En réalité, les ouvriers des arsenaux subissent les rigueurs de la loi d'airain. Ils touchent, ainsi que nous allons le voir dans un instant, un salaire nécessaire, un salaire minimum. Leur rémunération est calculée très étroitement sur le coût le plus inférieur de la vie.

Qu'il nous suffise, d'ailleurs, d'exposer l'historique, en quelque sorte, de cette rémunération. Nous verrons avec quelle lenteur s'est dessiné, pendant le xix^e siècle, le procès du salaire, au milieu de quels obstacles. Et nous verrons aussi que le salaire du présent est le plus bas qu'on puisse rencontrer à l'heure actuelle dans les professions du même ordre.

En effet, si l'on tient compte et de la diminution de la valeur de la monnaie, de l'élévation corrélative des prix, et de la diffusion progressive des besoins, on remarque que jamais, depuis plus d'un siècle, le salaire des ouvriers de la Marine n'a suivi la hausse constante du coût de la vie (1).

(1) Nous ne prétendons pas dire qu'il doit exister un rapport économique nécessaire entre le salaire et le développement de

Parfois, il s'élève tout à coup ; mais c'est pour retomber peu à peu à un chiffre dérisoire.

Examinons les modifications intervenues en indiquant dans l'ordre chronologique les lois et actes réglementaires.

Décret du 25 janvier 1793	{ journaliers et compagnons	26 sous
(hausse considérable) (1)	{ ouvriers	40 —
Arrêtés du 17 ventôse an V et du	{	
15 germinal an VI (Baisse)	moyenne . . .	1 fr. 10
Décret du 3 mai 1839	{ moyenne . . .	1 fr. 50
Ordonnance du 7 décembre 1846	porte le salaire	
moyen à		1 fr. 70
Arrêté du pouvoir exécutif du 22 septembre 1848.		2 fr. 10

C'est alors que le grand mouvement industriel du xix^e siècle entre dans son intensité. A la fois le machinisme déplace et développe la main-d'œuvre. Son prix s'élève. Il permet à la classe ouvrière d'augmenter son bien-être et de participer — quoique de très loin — aux avantages de la richesse acquise. Cependant le personnel des arsenaux voit sa condition rester stationnaire.

la civilisation. Au xv^e siècle, d'après M. Levasseur : *Histoire des classes ouvrières*, la moyenne des salaires dépassait 4,50. — Au xvi^e siècle, d'après le vicomte d'Avenel : *Paysans et ouvriers depuis 700 ans*, les salaires subissent une baisse énorme, sauf toutefois les fondeurs de canons (8 fr.) et les armuriers (7 fr.).

(1) Les salaires fixés par D. du 25 janvier 1793 constituent une amélioration très sensible. Arthur Young, en 1790, estimait le salaire moyen à 19 sous à la campagne et à 26 sous à la ville.

C'est tout juste si son salaire s'accroît de quelques centimes, ainsi qu'il appert du tableau suivant (1) :

Moyenne en 1874	2 fr. 76
— en 1876	2 70
— en 1881	3 08
— en 1890	3 25
— en 1902	3 35
— en 1903	3 50.

Il a donc fallu attendre 29 ans pour obtenir une hausse de 0 fr. 74. N'est-ce pas reconnaître aux ouvriers de la Marine une patience très digne d'intérêt? Pour introduire des réformes, il ne faut pas attendre que l'amertume et le découragement aient transformé le moral du travailleur. Quelques-uns se plaignent avec excès. Ce sont les turbulents et les meneurs. Ils jettent la discorde sans résultats sensibles ; ils se font les avocats improvisés d'une cause que personne ne leur confie et dont ils s'emparent sans aucun mandat. Leur langage, inacceptable dans un arsenal militaire, ne sert qu'à compromettre les idées souvent raisonnables qu'ils défendent. C'est la forme qui tue le fond.

Aussi serait-il injuste de confondre ces agitateurs avec la masse des ouvriers. Ceux-ci restent

(1) Dagnaud, page 27.

dociles et disciplinés. Seulement, à force de comprimer le travailleur, on peut considérer comme prochaine l'heure des troubles. L'Etat et l'ouvrier ont des devoirs réciproques et si l'Etat méconnaît les siens — notamment par un refus systématique de rehausser les salaires — il peut s'attendre à des coalitions graves et particulièrement dangereuses.

Voici d'ailleurs l'échelle des salaires établis, sans distinction de métiers (D. du 2 octobre 1900, art. 1).

Chefs-ouvriers

Spécialistes	{	1 ^{re} classe.	4 fr. 70
		2 ^e classe.	4 20
Mancœuvres		Une seule classe . . .	3 20

Ouvriers permanents

Spécialistes	{	1 ^{re} classe.	4 fr. 00
		2 ^e classe.	3 50
		3 ^e classe.	3 00
Mancœuvres		Une seule classe . . .	3 00

Ouvriers stagiaires

Spécialistes	{	1 ^{re} classe.	3 fr. 50
		2 ^e classe.	3 00
		3 ^e classe.	2 50
Mancœuvres		Une seule classe . . .	2 50

Apprentis

2 classes (aucune spécialisation)	{	1 ^{re} classe.	1 fr. 00
		2 ^e classe.	0 60

En dehors de ces rémunérations on distingue deux sortes de primes. Les primes à la capacité (1) dues au mérite et données au choix tous les 6 mois, (0,10 centimes par jour), et les primes à l'ancienneté qui constituent un droit et s'ajoutent au salaire périodiquement, de 4 ans en 4 ans (0 fr. 10 centimes par jour). — Les unes et les autres se cumulent. Si l'on fait le total des primes et du salaire (2), on arrive à cette conclusion que l'ouvrier à la fin de sa carrière touchera extraordinairement 4 fr. 50 ou 5 francs. Très peu — 7 sur 100 — peuvent entretenir l'espoir d'arriver chefs-ouvriers (4 fr. 70 à 6 fr.). Enfin une élite des plus minimes, mieux servie d'ailleurs par l'intelligence que par le tour de main, pourra conquérir sur le tard la situation de surveillant technique. Débuter à 2 fr. 50 avec la certitude de mener toute la vie un labeur ingrat et rude, tel est le sort du travailleur des arsenaux.

(1) Notons que ces primes doivent être obtenues dans un délai de 2 ans à compter de l'entrée au service. Le fait de ne pas les obtenir constitue un aveu d'impuissance qui peut entraîner le congédiement.

(2) On remarquera dans le barème ci-dessus qu'il y a des ouvriers stagiaires mieux payés que des ouvriers permanents. Cela veut dire que ces stagiaires sont plus habiles. Quand à leur tour — dans un délai de 18 mois à 4 ans — ils deviendront permanents, ils seront classés dans la place correspondante à celle qu'ils occupaient. Par exemple, étant stagiaires de 2^e classe, ils seront admis dans la 2^e classe du cadre permanent.

Prenons maintenant le salaire moyen. Il varie de port à port (1). Au 1^{er} janvier 1902 il était de :

3 fr. 2497	à Cherbourg
3 203	à Brest
3 1119	à Lorient
3 2502	à Rochefort
3 4895	à Toulon
3 2997	à Indret
3 0599	à Quérigny

Moyenne. 3 fr. 2736.

— Depuis cette époque, le ministre de la Marine, par décision en date du 10 juillet 1903, a rehaussé de 0 fr. 20 le salaire des ouvriers permanents dont la rémunération était inférieure à 4 francs et de 0 fr. 10 celui des autres travailleurs. De ce fait, le salaire moyen peut être évalué aujourd'hui à 3 fr. 50 (2).

— Bien que ces chiffres soient à eux seuls d'une éloquence saisissante, nous en apprécierons mieux

(1) Statistique empruntée à l'ouvrage cité plus haut de M. Dagnaud, page 29.

(2) Par une circulaire en date du 10 août 1905 le ministre a décidé qu'un crédit voté de 436.000 francs serait consacré au relèvement des salaires. Il prescrit une enquête sur la répartition à intervenir, soit entre les ouvriers les plus anciens, soit surtout entre les plus capables. Cette circulaire a soulevé le mécontentement du personnel ouvrier.

la rigueur en les comparant à ceux qui fixent le salaire des autres ouvriers d'Etat.

1° Le département de la guerre ne paie pas ses travailleurs moins de 3 fr. 50, soit un franc de plus exactement que la Marine. D'autre part, les ouvriers dits techniques touchent rarement moins de 4 fr. 50 ; ils arrivent souvent à toucher 6 ou 7 francs. Le même individu, dans les arsenaux, débute à 2 fr. 50 et son salaire maximum, quand il est près de sa retraite, atteint rarement 4 fr. 50 ou 5 francs. Au cours de toute la vie il y a donc une différence de traitement très sensible (1).

2° D'après les statistiques exposées par M. Mannheim dans son livre sur la condition des ouvriers des manufactures de l'Etat, il ressort qu'en 1900 le salaire moyen était le suivant :

Tabacs. . . .	{	Hommes. . . .	5 fr. 51
		Femmes. . . .	3 45
Allumettes . .	{	Hommes. . . .	6 44
		Femmes. . . .	4 60

D'où suit la comparaison suivante :

Ouvriers de la Marine	salaire moyen . .	3 fr. 50
Ouvriers de la Guerre	— — . .	4 50
Ouvriers des tabacs	— — . .	5 51
Ouvriers des allumettes	— — . .	6 44
Ouvrières des tabacs	— — . .	3 45
Ouvrières des allumettes	— — . .	4 60

(1) Chiffres cités par M. Dagnaud, p. 16.

— Ajoutons à ce tableau les salaires moyens :

Des ouvriers de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat	4 fr. 50
Des journaliers embauchés supplémentairement par le service des Postes et Télégraphes pour travaux urgents.	5 fr. 00 ⁽¹⁾

On peut donc conclure que les salaires des ouvriers de la Marine sont inférieurs de 29 à 90 0/0 à ceux des autres ouvriers d'Etat.

La comparaison n'est pas plus favorable au personnel des arsenaux si l'on jette un regard sur la rémunération moyenne dans l'industrie privée. Déjà, en 1882, M. Gougéard exprimait cette opinion que l'ouvrier de l'industrie gagnait 68 centimes de plus que l'ouvrier de l'Etat, soit un bénéfice de 18 0/0 (2). Cette donnée est aujourd'hui dépassée. M. Lagane, directeur des chantiers de la Seyne, déclara devant la Commission extra-parlementaire que le salaire moyen dans ses usines atteignait 4 fr. 50. D'autre part, l'Enquête à laquelle procéda, en 1892, l'Office du Travail fit connaître les salaires moyens suivants :

(1) Arrêté du ministre du Commerce en date du 29 mars 1902.

(2) Gougéaud, *Les arsenaux de la Marine* (tome II).

A) Chantiers de la Loire.	{	Forgerons . .	7 fr. 00
		Chaudronniers .	6 75
		Ajusteurs . .	6 50
		Charpentiers .	6 60
		Manœuvres . .	3 60
B) Chantiers de la Gironde.	{	Charpentiers .	5 fr. 00
		Forgerons . .	4 75
		Ajusteurs . .	4 50
		Manœuvres . .	3 50

Notons pour terminer cette énumération de chiffres, pleine d'enseignements, que le Creusot paie ses ouvriers de 3 à 7 fr. 25 (ateliers d'artillerie et d'électricité) et que le salaire moyen des établissements métallurgiques de la Loire n'est jamais inférieur à 4 fr. 35 (1). »

— Regardons du côté de l'étranger.

En Italie, où « le standard of life » est rudimentaire, le salaire des ouvriers de la Marine oscille de 1 fr. 75 à 5 francs. En Allemagne, où la journée de travail est extrêmement longue — 10 heures à la manufacture d'armes de Dantzig — il va de 2 fr. 63 à 4 fr. 12. Les forgerons de Kiel sont payés 4 francs. En Autriche, à l'arsenal de Pola, l'ouvrier de 1^{re} classe gagne en moyenne un florin

(1) Usine Saint-Jacques (Cie de Châtillon-Commentry). Rapport de la Commission extraparlamentaire de la Marine. Dans ces usines, le travail aux pièces est très répandu, il est appliqué surtout aux puddleurs et lamineurs (Office du Travail, *Enquête sur les salaires*, t. III, p. 138.

68 kreutzers, soit 4 fr. 20 (1). En Angleterre, pour un temps très court, — 8 heures — l'Etat donne à ses travailleurs des rémunérations très élevées.

Ainsi :

A l'arsenal de Portsmouth

Les charpentiers gagnent . . .	7 fr. 00
Les menuisiers — . . .	6 fr. 25
Les mécaniciens — . . .	7 fr. 50 à 8 fr. 75
Les manœuvres — . . .	3 fr. 75 à 5 fr. 00

A Pentroke

Les riveurs gagnent . . .	5 fr. 35
Les manœuvres — . . .	4 fr. 10.

En résumé, sur les chantiers anglais qui ne fonctionnent que 8 heures — et même, le samedi, la journée est presque diminuée de moitié — l'Etat paie un salaire moyen de 6 fr. 50 par jour (2).

Certes, l'ouvrier français n'en demande pas tant (3) ! Et cependant le prolétariat s'agite de l'autre côté de la Manche. L'extension des idées révolutionnaires, le néo-trade-unionisme sont des symptômes inquiétants. Il ne se déclare pas satis-

(1) V. Barthes, « Organisation des arsenaux à l'étranger ». *Revue maritime*.

(2) *The Naval Annual*, 1901.

(3) Il ne demande au fond qu'une chose, très juste, c'est que les salaires ne soient pas calculés sur la faiblesse de la production.

fait par la hausse croissante des salaires. Il veut plus encore. Vraiment, à lire les statistiques comme celles que nous donnons ci-dessus, on serait presque tenté de croire — ce qu'il ne faut pas faire — à la généralisation de la loi d'airain ! On serait tenté de croire que l'ouvrier peut, avec le temps, proportionner sa paye à ses besoins. Qu'il les diminue comme en Espagne, en Italie, elle sera dérisoire. Qu'il les multiplie comme en Angleterre et aux Etats-Unis et la courbe des salaires reprendra d'elle-même la direction ascensionnelle. Certes, ce phénomène n'est qu'apparent. Il n'est pas exact et d'un enseignement définitif. Il s'applique toutefois dans l'espèce, puisque la loi d'airain régit, d'après nous, le salaire des ouvriers maritimes.

La vérité, c'est que l'Etat doit payer la main-d'œuvre à son prix normal et qu'il ne le fait pas. Que généralement l'Etat paie ses ouvriers à ce prix et même au delà, peut-être. Nous disons plus haut que les ouvriers de la guerre touchent un salaire convenable, et précisément nous en tirons argument contre l'échelle des salaires appliqués au personnel maritime. Il serait difficile de prétendre qu'une rémunération de 3 fr. 50, moyenne indiscutée, représente un maximum honorable, alors surtout que le salaire n'obéit qu'à la loi des

tarifs, alors qu'il ne varie passuivant les capacités et les métiers, alors que l'habile charron sera traité comme le mécanicien habile ou l'électricien expérimenté. Il y a là quelque chose de choquant.

Mais, dira-t-on, si l'Etat paye insuffisamment ses ouvriers — chose possible — c'est que la main-d'œuvre entre dans la composition du prix de revient des constructions navales. Il veut construire au plus bas compte, ayant pour mission de construire beaucoup. Il y a un intérêt philanthropique à ce que les travailleurs soient mieux payés ; toutefois, il y a un intérêt plus direct : celui de la Défense nationale. Elle exige des mises en chantiers nombreuses et coûteuses et le premier devoir de l'Etat n'est pas d'obéir aux sentiments, fussent-ils éminemment nobles et généreux. Son principal soin doit être ici de fournir vite et bien, dans les limites budgétaires, et de multiplier les unités de combat sans lesquelles la défense des côtes, des colonies, l'empire de la mer ne sont que des mots vides de sens.

Cet argument serait excellent — tout au moins pour justifier l'extrême faiblesse des salaires — si en réalité l'Etat s'était créé l'obligation d'assurer la mise en chantier des bâtiments de la flotte en respectant avec minutie et prudence l'argent des contribuables. On pourrait lui dire : Vous dépensez beaucoup mais vos dépenses sont nécessaires. Vos

comptes de travaux nous permettent de constater que vous êtes économe et que votre prix de revient est normal. Vous fabriquez moins cher que les Anglais, les étrangers, moins cher que les chantiers privés. C'est très bien.

Il s'en faut, malheureusement, que les commissions financières du Parlement puissent tenir un pareil langage. Ce n'est plus un mystère pour personne — car la chose a été portée maintes fois devant les Chambres — que nos constructions navales sont excessivement onéreuses. Qu'il nous suffise de citer quelques statistiques édifiantes. En voici d'abord une qui compare les prix de revient des unités françaises et anglaises de même type — cuirassés d'escadre — toutes sorties des ateliers de l'Etat. Les éléments en ont été pris pour l'Angleterre dans le *Naval Annual* de 1903 et pour la France dans l'état officiel des prix de revient définitifs.

Comparaison

Navires français			Navires anglais		
Noms	Tonnage	Prix	Noms	Tonnage	Prix
Carnot	12.146	Fr.	Magnificent	14.900	£ 982.391
Charles-Martel	11.881		Majestic	14.900	983.732
Brennus	11.370		Prince George	14.900	971.444
Bouvet	12.034			44.700	2.937.567
	47.431	104.971.805			
Prix moyen de la tonne = 2.213 francs.			Prix moyen de la tonne = 65 £ 14 sh. ou 1.642 francs.		
Différence 35 %					

Mettant en parallèle le prix moyen de la tonne pour les croiseurs cuirassés, on aperçoit une différence plus grande encore. Que l'on oppose le *Bruix* et le *Dupuy-de-Lôme* au *Spartiate* et à l'*Andromeda* et l'on arrive à conclure que ces deux unités anglaises ont coûté clairement 50 0/0 de moins que les françaises. Cela est quelque chose. On démontrerait de même, toujours à l'aide du *Naval annual* que le *Re Umberto*, la *Sicilia*, le *Weissemburg*, le *Worth* ont exigé des frais sensiblement moins élevés que ceux des bâtiments français correspondants. Il n'y a guère que la Russie — *Navarin*, *Petropavlosk*, *Poltava* — dont les prix de revient dépassent les nôtres. Or, ce que nous appelons prix de revient — ou plutôt ce que nous considérons comme tel — ne comprend évidemment pas les frais généraux, ni même la pension de retraite des ouvriers constructeurs. C'est-à-dire que nous sommes au-dessous de la vérité en indiquant les chiffres ci-dessus.

Prenons une deuxième statistique (1). Celle-là compare les prix de revient des unités construites dans les arsenaux avec les prix de revient des unités construites par l'industrie privée (2).

(1) Voir l'état officiel des prix de revient des navires au jour de leur entrée en service, publié en exécution du décret du 8 juillet 1893. Ce document contient la statistique ci-après.

(2) Notons que le *Naval Annual* est un document contrôlé par l'amirauté anglaise et que ses chiffres, pour toutes les marines du monde, sont officiels.

Navires construits par les arsenaux			Navires construits par l'industrie		
Noms	Tonnage	Prix	Noms	Tonnage	Prix
Cuirassés			Cuirassés		
Carnot	12.146	28.081.899	Jauréguiberry	11.899	28.385.460
Charles-Martel	11.891	25.140.257	Masséna	12.316	26.532.332
Brennus	11.370	25.083.675			
Bouvet	12.034	28.665.974		24.205	54.917.792
	47.431	104.971.805			
Prix moyen de la tonne = 2.213 francs.			Prix moyen de la tonne = 2.268 francs.		
Croiseurs			Croiseurs		
Amiral-Charner	4.478	10.357.630	Pothuau	5.460	10.918.675
Bruix	4.811	10.204.477	Latouche-Tréville	4.717	10.384.799
Dupuy-de-Lôme	6.873	13.843.715	Chanzy	4.812	10.582.860
	16.372	34.405.822		14.989	31.886.334
Prix moyen de la tonne = 2.401 francs.			Prix moyen de la tonne = 2.494 francs.		

Ne tirons pas de cette statistique la conséquence que les arsenaux fabriquent à meilleur compte que les chantiers de la Seyne ou de la Loire, par exemple. Le prix moyen de la tonne est inférieur, c'est vrai. Néanmoins, on doit remarquer que les navires construits par l'industrie sont évalués, non pas d'après le prix de revient réel, mais d'après le prix de vente. Et alors se pose la question du profit. Si le *Jauréguiberry* a coûté, en somme ronde, 28.400.000 francs, c'est que l'Etat a acheté le *Jauréguiberry* 28.400.000 francs. Or, en fait, il est clair que les chantiers privés, s'ils construisaient sans profit, feraient faillite. Ce serait construire à perte. Le *Jauréguiberry* a donc coûté effectivement 28.400.000 francs, prix officiel, moins le profit dont la soustraction seule donnerait le prix réel.

Soit un prix idéal x représentant les dépenses de l'Etat pour une construction donnée. Ce prix se décompose en les éléments suivants :

- a = valeur des matières premières
- b = amortissement de l'outillage
- c = main d'œuvre

d'où :

$$x = a + b + c.$$

Soit un prix idéal y représentant les dépenses de l'industrie privée pour une construction donnée.

Ce prix — y — se décompose en les éléments suivants :

a' = valeur des matières premières

b' = amortissement de l'outillage

c' = main-d'œuvre

d = intérêts du capital et impôts

e = projet.

d'où :

$$y = a' + b' + c' + d + e.$$

Il est manifeste que dans cette dernière formule voici deux facteurs nouveaux et non des moindres. Que l'Etat les ignore ou non, il les paie. Ce serait donc une lourde erreur de conclure par la différence du prix de la tonne que les arsenaux construisent moins cher que l'industrie privée. D'ailleurs, la Commission extra-parlementaire de la Marine (*Rapport*, tome III, p. 176, 263 et s.) a reconnu que les prix de revient des navires construits par l'Etat ou les particuliers sont à peu près équivalents. C'est faire l'aveu que nos arsenaux ressemblent à ces machines d'un type usé qui brûlent beaucoup et actionnent peu. C'est la constatation officielle et brutale d'une répartition énorme des forces.

Alors, revenant à la question des salaires, nous disons : L'Etat, vis-à-vis de ses ouvriers, est sans excuses. Il travaille bien, mais lentement et chèrement. Qu'il organise mieux le fonctionnement

de ses usines, qu'il mette plus d'ordonnance, plus de cohésion, plus d'activité dans ses chantiers et il en résultera, sans aucun doute, de sérieuses économies. Pour être un patron anonyme l'Etat n'en est pas moins un patron. Qu'il ait le souci des frais généraux, qu'il les diminue et il lui restera bien quelque crédit pour améliorer le sort des humbles. Une meilleure répartition des travaux, de l'outillage, de l'argent et des hommes, voilà toute la clé du problème (1). On le voit, sa solution intéresse hautement le personnel ouvrier (2).

(1) Voir plus loin le chapitre II sur l'organisation du travail.

(2) Voir plus loin l'opinion d'un grand constructeur anglais, M. Brassey, et celle de M. Métien qui peuvent se résumer ainsi : à de hauts salaires correspondent des rendements élevés ; à de bas salaires, un rendement faible.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Il est indispensable que dans les arsenaux le travail soit organisé, qu'une méthode économique et rigoureuse règle et détermine la production. Ordonner et coordonner, telle est la première condition pour produire.

Nous examinerons au cours de ce chapitre les trois questions essentielles :

1° De la durée de la journée de travail.

2° De la mesure des salaires : le temps — la tâche.

3° De la répartition des travaux.

La première de ces questions est de portée générale. En effet, la réduction de la journée de travail sera toujours l'un des vœux les plus chers de la démocratie. Celle-ci comprend très bien qu'elle n'obtiendra son émancipation, son progrès, sa force définitive que le jour où le patronat lui aura créé des loisirs. Pour se former l'intelligence, pour se

reposer du rude labeur physique, pour s'occuper des enfants, de grandes libertés sont nécessaires. Celui qui reste courbé sur sa tâche, peinant ainsi qu'un cheval de labour, oublie rapidement ses droits et ses devoirs. C'est l'homme-machine, l'homme-outil. Il ne pense pas. Il fabrique. Rabot vivant, gouge ou vilbrequin, sa main taille, perce, tourne, ajuste, tandis que son cerveau dort. — Bien différente est la vie de l'ouvrier qui, travaillant peu, travaille bien et qui considère le temps passé dans l'usine comme une besogne passagère. C'est pour n'avoir pas compris l'urgence de cette réforme que le Capital éprouve aujourd'hui des embarras. Et si l'ouvrier abruti par 12 heures de travail est accessible au raisonnement des exaltés et des fous, c'est qu'il a perdu sur l'étau la faculté de réfléchir. En rendant l'homme plus heureux, du même coup on le rend meilleur.

Bien que dans les arsenaux de la Marine la journée ne dépassât pas 9 heures et demie — durée inférieure à celle du travail en général — les ouvriers réclamèrent ardemment, en 1900, qu'elle fût abaissée à 8 heures. Ils invoquaient l'exemple des Chantiers anglais qui, depuis 1893, avaient adopté ce nombre d'heures et dont le rendement n'avait nullement diminué. D'autre part, aux Etats-Unis, et cela depuis près de 50 ans, tous les ouvriers du gouvernement bénéficiaient des Trois-Huit.

— On répondait aux ouvriers maritimes qu'ils n'avaient pas à se plaindre, qu'en Allemagne, dans les manufactures militaires, la journée varie de 10 à 12 heures. Et l'on ajoutait, sans le moindre souci d'ailleurs de mettre en harmonie le salaire et le travail :

— Consultez les documents de l'Office du Travail — enquête de 1891-1893 — et vous verrez qu'en France les autres ouvriers d'Etat peinent 10 heures ; il en est qui peinent 11 et 12 heures. Et vous vous plaignez ! Et quelle est la moyenne de la journée dans l'industrie ? C'est un peu plus de 10 heures et demie. Vous êtes des privilégiés.

Cependant M. Pelletan, étant arrivé au pouvoir, décida de réaliser la réforme. Une circulaire en date du 21 octobre 1902 déclara qu'à titre d'essai la journée serait réduite à 8 heures de travail effectif dans deux ateliers désignés. Le résultat ayant été satisfaisant, cette mesure fut étendue et généralisée par une circulaire du 7 janvier 1903. Depuis cette époque il ne semble pas que le département ait eu à se repentir de sa bienveillance. Aucun arrêt, aucun retard même ne sont intervenus dans l'exécution des programmes navals. Les mises à flots, lancements et armements se sont effectués aux dates précises que les plans avaient prévues. Enfin le rendement est resté le même.

Aujourd'hui donc les ouvriers de la Marine ont

conquis cet estimable avantage d'un labeur court. Ils entrent à l'arsenal à 7 heures du matin ; ils en ressortent à onze. Ils reprennent le travail à 1 heure et sont libérés à 5. Ils déjeunent, en conséquence, chez eux, ce qui est moralement préférable aux repas d'autrefois pris par groupes, dans un coin, en camp volant. Il est évident que les huit heures à l'atelier sont effectives. Le temps de la mise en train, celui, parfois considérable, employé à rallier et à quitter l'atelier ne rentrent pas dans la durée réglementaire (1).

Quelques industries dans nos arsenaux exigent que le travail ne soit pas interrompu au milieu du jour. Alors on commence à 7 heures du matin et l'on met bas l'ouvrage à 3 heures de l'après-midi. Les usines à feu réclament cette continuité. Un pareil mode se rencontre surtout à l'atelier des forges (Constructions navales) et à la Boulangerie (Subsistances). — (Ce régime est exceptionnel : V. C. du 12 mai 1902. Il n'est appliqué aux subsistances de Rochefort qu'à 3 équipes, de huit hommes chacune.)

Et la mesure du salaire ? Quelle est-elle dans

(1) Il est incontestable que dans les arsenaux on constate des pertes de temps et de forces considérables. Beaucoup d'ouvriers sont indolents et paresseux, cela tient aux vices profonds d'organisation et au manque de surveillance que nous dénonçons au cours de ce chapitre.

les arsenaux ? Est-ce le temps ou bien la tâche ?

C'est une bien grave question de savoir si l'*opus* doit être mieux récompensé que le *labor*. Théoriquement, il semble meilleur et plus moral que le mérite propre à chaque ouvrier intervienne ; le travail à la tâche présente le double avantage : 1^o d'intéresser le travailleur à son œuvre ; 2^o de faire entrer en lignes de compte l'habileté, la capacité, l'énergie. Pratiqué avec justice, sans exagération, sans excès, ce système de rémunération est excellent. Il est même le système idéal, puisqu'il proportionne le salaire à la peine, détruisant ainsi l'idée choquante et blessante du travail forfaitaire.

Et cependant la grande masse des ouvriers — qu'il serait inique de considérer comme un bloc paresseux et inerte — témoigne la plus vive hostilité contre le travail à la tâche. Cela, croyons-le bien, n'est pas sans cause. Toute une classe ne s'insurge pas contre une idée sans aucun motif, sans des raisons graves.

Ces raisons, il faut les découvrir dans l'attitude du patronat. Celui-ci n'a pas toujours manifesté à l'égard de l'ouvrier un souci de justice profond, un sentiment d'humanité. Longtemps, peut-être encore aujourd'hui — ça et là — quoique de moins en moins, l'ouvrier pour son patron n'était pas un homme. Il était un outil. On le mettait à contri-

bution pour produire son maximum ; on restait indifférent aux conséquences du surmenage et des excès. Or, le travail à la tâche servait à souhait les intentions patronales ; il était un puissant moteur d'activité.

Dès lors, si l'ouvrier n'a plus qu'un objectif : produire coûte que coûte, c'est la course au gain. L'intelligence, la vie de famille, l'éducation morale et civique, tout cela ne compte plus.

Et cette hantise de gagner chaque jour davantage entraîne l'oubli de toute hygiène. Le surmenage vient vite. Il amène la maladie et la détresse et, en définitive, un beau matin l'ouvrier se trouve sans ressources et sans force. Autrefois par la vigueur de ses bras il éliminait du chantier les camarades faibles. Aujourd'hui c'est son tour. A son tour il succombe dans cette lutte âpre où les travailleurs, loin de se soutenir, de se solidariser, n'arrivent à vivre qu'en se chassant les uns les autres de l'atelier, qu'en s'évinçant du champ d'action. Voilà pourquoi le travail à la tâche est mauvais. Il crée une concurrence néfaste et malsaine dont seul le patron profite. Il augmente donc le poids déjà lourd des infortunes ouvrières [et si, dans la théorie, il reste le type idéal d'une société idéale, dans la pratique il réalise la plus dangereuse des exploitations.

Telles sont les raisons principales qui ont ins-

piré les Chambres quand elles ont décidé de supprimer ce mode de rémunération dans les établissements de la Marine et de la Guerre (1).

Dans les arsenaux maritimes les ouvriers, pour la plupart, sont payés à la journée. Le travail aux pièces est exceptionnel, sauf toutefois pour les ouvrières. Très souvent le temps et la tâche interviennent cumulativement. On dit, par exemple, au forgeron : « Vous fabriquerez telle pièce en tant d'heures. Si vous la fabriquez plus vite vous toucherez : 1° le salaire normal quotidien ; 2° un sur-salaire proportionnel au temps gagné. » Bien qu'il arrivât rarement que l'ouvrier pût recueillir moins que la rémunération fixe portée au tarif, la Chambre des députés, dans sa séance du 21 février 1902, a voté le projet de résolution suivant : La Chambre invite le gouvernement à supprimer le travail à la tâche tel qu'il fonctionne en ce moment dans les arsenaux et à étudier un système nouveau plus favorable à la fois aux intérêts des ouvriers et à ceux de l'Etat.

D'autre part, la Commission d'études des revendications du personnel civil des Etablissements Militaires a déposé assez récemment — voir

(1) Bien que le principe du salaire à l'heure ait prévalu (D. 24 juin 1900 ; 20 octobre 1900, C. 15 mai 1902) néanmoins il semble que M. Thomson veuille établir le travail à la tâche. Voir *Moniteur de la Flotte*, circulaire aux ports, 14 octobre 1905.

Journal officiel du 5 avril 1903 — un rapport approfondi qui concluait à la condamnation du travail à la tâche (1).

A première vue, et si l'on oubliait d'une part les critiques que nous avons adressées à ce mode de rémunération, d'autre part, les difficultés qui résident dans la fixation d'un prix attaché à des travaux profondément divers et dissemblables, on serait porté à croire, au simple examen comparatif des salaires, que le travail à la tâche est préférable pour l'ouvrier. M. Dagnaud, qui en est hautement partisan, donne à l'appui de son opinion cette statistique intéressante :

Ateliers de la Guerre

	à l'heure	au devis
Ajusteur	5 fr. 10	6 fr. 90
Fraiseur	4 00	5 20
Tourneur	5 10	6 80
Scieur	5 30	6 00
Forgeur.	5 80	6 63

Ce tableau dont on pourrait facilement généraliser les déductions prouve avec évidence que le travail à la tâche est plus rémunérateur. Mais cette considération est-elle suffisante pour déterminer son

(1) Les usines de la Marine étant immenses, spécialisées par établissements ou par ateliers en industries très différentes, il ne faut pas s'étonner que les conditions de travail varient. Le principe, c'est le salaire au temps, à l'heure.

adoption ? Nous ne le croyons pas. De ce que l'ouvrier de la fonderie de Ruelle se procure, en travaillant au devis, un bénéfice moyen de 1 fr. 50 par jour (1), il n'en résulte pas que ce bénéfice compense avec avantage la somme d'inconvénients et de dangers attachés à ce mode de rémunération. Nous ne pouvons admettre que la société soit quitte envers le travailleur par le fait seul qu'elle imagine cette combinaison draconienne de mettre en balance son salaire et sa santé, par le fait seul qu'elle fait subir à l'ouvrier d'irréparables diminutions. L'ouvrier sera bien avancé de gagner 7 et 8 francs par jour si ses forces s'épuisent, s'il est retenu loin des siens, s'il ne jouit pas de la liberté nécessaire à son développement intégral ! Quelle sera la race issue de pères abrutis et appauvris ?

Encore une fois, le salaire à la tâche est théoriquement parfait, mais dans une société égoïste où chacun tire à soi, dont chaque individualité représente un élément de lutte et de discorde, où les entrepreneurs étalent avec cynisme leur mépris du prolétaire, franchement, il est permis de rester sceptiques, de douter abondamment de l'esprit de justice, de la générosité du patronat. L'altruisme est une vertu morale qui s'accorde

(1) Dagnaud.

difficilement avec la propriété. Plus on est riche et moins on est convaincu qu'il faut obéir aux nobles sentiments de la solidarité. Il y a trop souvent divorce entre celui qui possède et celui qui sollicite. C'est pourquoi, en de pareilles conditions sociales, nous apercevons mal les bienfaits du travail à la tâche. Il peut augmenter les salaires, mais au prix de quels sacrifices ! A vrai dire, certains y trouvent l'avantage de permettre à la classe pauvre la réalisation d'une épargne. Ils disent :

Assurez-vous par l'épargne contre les dangers évidents ou dissimulés. Assurez-vous. La maladie vous guette peut-être. Il ne faut pas qu'elle vous assaille alors que vous seriez sans argent. Ce serait un coup fatal. Que la prévoyance vous inspire. Tous les jours vous mettrez quelques sous de côté. Cela vous donnera du calme, un grand repos d'esprit, car vous aurez conscience de bâtir pour les temps difficiles... Ces temps sont éloignés et incertains ; ils sont possibles. Ne perdez pas l'heure présente à ne satisfaire que les besoins présents. Vous êtes des hommes civilisés. Vous n'ignorez pas l'importance sociale que les économistes et la classe dirigeante attachent à la vertu d'épargne. Voyez les rentiers. Faites comme eux. Ils sont d'un bon exemple.

— Je ne demande que cela, répond l'ouvrier,

mais vraiment vous n'êtes pas raisonnable. Vous me rappelez ce médecin que j'ai consulté dernièrement et qui me conseilla sans rire un voyage sur la Côte d'Azur. Dans le monde, il y a quelques riches et beaucoup de pauvres et seuls les riches dictent la loi et les mœurs. Les autres ne comptent pas. Ils n'existent pas. Franchement, avec un salaire moyen de 5 fr. par jour — et quand il m'est pour ainsi dire impossible de joindre les deux bouts — comment pourrais-je sans folie poursuivre la chimère de l'épargne ? Je ressemblerais alors à l'homme insane qui se suicide par peur de la mort... Vos conseils ne sont pas pratiques. N'avez-vous rien de mieux à me proposer ?

— Vos paroles sont d'un homme sage, déclare le socialiste d'Etat. Dans votre situation, n'épargnez pas. Ce serait inutile ; ce serait absurde. Et si vous êtes tenté d'agir à la façon des riches, rappelez-vous cette phrase excellente de M. Gide, un maître de la science : « Celui qui n'a que le nécessaire n'a pas d'excédent ; l'épargne pour lui constitue une opération très douloureuse et même très dangereuse ; elle entraîne l'amputation d'un besoin essentiel. » N'écoutez pas ceux qui vivent dans le superflu et réfléchissez sur ce texte. Agissez aussi. Invoquez l'Etat-Providence. Demandez-lui des lois bonnes. Sachez réclamer et insister. Soyez énergique et fort. Tout est là.

— Dès lors, si le travail à la tâche ne permet pas l'épargne, il perd jusqu'à l'apparence de toute vertu. Qu'il disparaisse comme le travail aux pièces dont il est une forme détournée! Et que les vœux exprimés par la Chambre en 1902 reçoivent une heureuse et prompte réalisation. Laquelle? quel mode appliquer, innover? Faut-il maintenir le principe de travail à l'heure?

Nous le pensons d'une façon générale. C'est une mesure simple et qui n'exclut nullement la surveillance, les sanctions possibles. Que si, ça et là, il semble préférable d'intéresser l'ouvrier à telle besogne, qu'on institue le travail par équipes. La chose a donné d'excellents résultats dans l'industrie privée et les procès-verbaux de la Commission extraparlamentaire (Tome III, Délégations) nous enseignent que ce système a fonctionné avec bonheur à Indret et à Guérigny (1). On a dû l'abandonner, d'abord parce que les ouvriers gagnaient trop, ensuite parce que la comptabilité séculaire de la Marine se prêtait mal à ces expériences (2). Il suffirait donc de fixer des tarifs rai-

(1) Voir audition de M. le directeur du génie Korn. V. audition de M. de Meaupeou (tome V). Audition de M. Saglio, directeur d'Indret.

(2) V. *Sur la nécessité de transformer les comptes de travaux*: Audition de MM. Nègre et Le Beau, commissaires généraux, Thibaudier, directeur du génie (Tome IV, Commission extraparlamentaire. Délégations).

sonnables et de mettre les comptes en harmonie avec les besoins pour que ce genre de rémunération fût appliqué. Il plaît aux travailleurs et développe leur initiative. Loin de conduire au surmenage, il a cette qualité rare de ressusciter dans l'usine le groupement des artisans du passé, la formation d'ateliers partiels et libres dans le grand atelier collectif et discipliné. Etant donné que dans les arsenaux maritimes il n'y a point de bénéfices, que la participation obligatoire aux bénéfices, ou même l'échelle mobile des salaires ne sauraient être ici proposées, nous n'acceptons comme mesure du salaire et mode de paiement que le temps d'une part, et, parfois, suivant la nature du travail, le paiement par équipes.

Enfin se pose une dernière question qui est capitale. Réduire la journée de travail, c'est parfait ; s'efforcer de répandre le plus de justice dans la répartition du salaire, c'est excellent, mais l'ordonnance même des travaux, quelle est-elle ? Comment sont-ils effectués et le sont-ils par des moyens scientifiques et heureux ? Tout n'est pas pour l'ouvrier. Il faut envisager les droits de l'Etat, s'intéresser à la production de ses arsenaux et ne pas déplacer les rôles. Les ouvriers sont faits pour les arsenaux et non les arsenaux pour les ouvriers. Et ce serait une étrange aberration de pousser le souci des humbles jusqu'à méconnaître et compro-

mettre les fonctions et les responsabilités de l'Etat. Donc, à côté des justes revendications de la classe ouvrière — lesquelles ont une portée philosophique — il faut étudier en législation industrielle tous les éléments de production. Il s'agit là d'une étude qui, pour être concrète et pratique, d'économie appliquée, ne se rattache que davantage à la question sociale. Car, ainsi que nous le verrons bientôt, le rapport est intime entre l'amélioration possible du salaire et le bon fonctionnement des organes.

— Celui qui visite un arsenal maritime reste étonné par la vétusté de l'outillage. Beaucoup de choses se font à bras d'hommes ; beaucoup de moteurs à forte action sont d'un modèle très ancien, remontant parfois à 20 ou 30 ans. Les ponts qui relient les bassins de radoub, les canaux intérieurs de la place sont de simples ponts en bois. Ils sont d'une manœuvre lente. Les grues très puissantes sont rares. On aperçoit çà et là des groupes d'ouvriers subitement réquisitionnés pour faire le transport d'un poids lourd. Les voies ferrées sont réduites au minimum. Une accélération de travail rendue nécessaire du jour au lendemain — comme en 1900 lors des armements pour la Chine — provoque un déplacement de main-d'œuvre préjudiciable à l'exécution normale des plans.

Même, parmi les petits appareils, le fait est gé-

néral de constater leur insuffisance productive. Les outils des ajusteurs, chaudronniers et tourneurs, ne sont exceptionnellement qu'en acier. D'où arrêt dans le travail. L'ouvrier quitte l'étau pour affûter ses lames. Il s'expose à flâner, à causer, à tirer parti du mauvais état de son outillage pour perdre un temps précieux. A de pareils maux les Directeurs, ingénieurs, officiers et contre-mâîtres ne peuvent rien. Ce n'est la faute de personne si les crédits sont ménagés et les crédits du département absorbent cependant des sommes énormes. Seulement, les constructions, les inventions, les expériences militaires prennent tout. Les chapitres de l'entretien sont sacrifiés. C'est là un vice grave et dont la gravité augmentera avec les années. Il serait préférable dès maintenant de renouveler et d'amortir graduellement les capitaux-machines plutôt que d'être à la merci d'un outillage suranné (1). Que nous sommes loin de l'activité des Saxons, de la merveilleuse énergie des Américains et des Anglais. « Il est de principe, dit M.

(1) Si l'on étudie, par exemple, le budget de 1898 on constate que sur un ensemble de dépenses égal à 303.600.510 fr. les modifications apportées à l'outillage ne réclament que 5.218.900 fr., somme qui se décompose ainsi : chapitre XLII, Constructions Navales, 3.435.000 ; chapitre XLIII, Artillerie, 1.259.000 ; chapitre XLIV, Torpilles, 250.600 ; chapitre XLV, Travaux hydrauliques, 182.300 ; chapitre XLVI, 92.000 (vivres). Il nous semblerait préférable de mieux répartir les crédits.

Arbel (1), cité par Levasseur dans l'*Ouvrier Américain*, que le travailleur ne doit jamais être changé de fonction. De là une rapidité extrême dans la production. De plus, les outils ne sont jamais faits par l'ouvrier, mais par un service spécial qui opère suivant des règles immuables. Chaque ouvrier en entrant dans l'usine reçoit un jeu des outils qui lui sont nécessaires, plus dix jetons qui lui servent de bons pour remplacer ses outils quand ils sont en mauvais état. Aucune meule ne se trouve dans l'atelier et l'ouvrier n'a aucun prétexte pour quitter son travail. »

On voit qu'il serait sage de modifier quelque peu nos vieilles méthodes de travail.

Il faudrait les modifier plus encore en ce qui concerne la répartition et la spécialisation des tâches. Sur ce point l'accord est unanime et devant la Commission extraparlamentaire de la Marine tous les Directeurs des Constructions Navales, notamment MM. Koru, Berrier-Fontaine et de Maupeou (V. Commission extraparlamentaire, t. III) se sont exprimés pour ainsi dire dans les mêmes termes. L'exécution des plans est mal répartie entre les ports. Brest et Toulon effectuent la majeure partie des travaux, tandis que Cherbourg végète, que Rochefort et Lorient chôment.

(1) *Rapport sur l'Exposition de Chicago.*

On comprendrait que les plus grosses unités soient exclusivement construites là où existent les cales sèches nécessaires. Mais rien que par l'examen de la liste navale officielle, on remarque des bâtiments de tout petit tonnage qui sortent ou vont bientôt sortir des arsenaux de premier rang. Tels les sous-marins et submersibles *Oméga*, *Saphir*, *Topaze*, *Turquoise*, *Q 51*, *Q 52*, en achèvement à Toulon ; tels même, l'*Opale*, le *Rubis*, la *Guêpe*, n° 1, la *Guêpe* n° 2, la *Guêpe* n° 3, la *Guêpe* n° 4, n° 5, n° 6, n° 7, n° 8, n° 9, n° 10 en achèvement à Cherbourg. M. Pelletan est entré dans la voie des réformes en chargeant Rochefort de la construction des contre-torpilleurs type Mortier ; ne nous arrêtons pas là et efforçons-nous d'utiliser nos établissements au mieux des intérêts de la Défense Nationale. Demandons à chaque port ce qu'il peut fournir et sachons échelonner nos travaux suivant nos usines, notre outillage, nos forces et nos moyens (1).

— On devine aisément le vice profond qui résulte de cette organisation. C'est que la production n'est pas continue, c'est qu'il se produit des arrêts dans le travail, c'est enfin que la main-d'œuvre est surabondante, en partie inutile. Alors que faire ? Ou bien congédier les ouvriers surnuméraires ou

(1) Nous reviendrons sur ce point dans la conclusion, en réclamant la spécialisation des arsenaux.

bien les maintenir dans l'arsenal en un état de virtuel chômage. Le congédiement est une mesure pénible. Il entraîne par voie de conséquence la perte de tout droit à une retraite future et la chose n'est pas commode de dire à de vieux serviteurs : Nous vous remercions. Vous êtes trop. On vous reprendra quand on pourra. Vous n'êtes pas répréhensibles; il n'y a pas de votre faute; mais tant pis. La gestion économique du département exige votre renvoi. *Dura lex sed lex*

Ce langage soulèverait le mécontentement des travailleurs et il est à croire que les représentants des ports au Parlement viendraient solliciter du Ministre plus de mansuétude. Aussi, en pratique, l'administration ne congédie pas. Elle conserve les bras inutiles, tombant ainsi dans l'excès contraire, instituant dans les arsenaux le chômage partiel de toute une classe d'hommes dont le salaire est assuré et qui se laissent vivre. Grave danger, car tout est mauvais qui encourage l'indolence de l'ouvrier! Il est mauvais de laisser prendre des habitudes de paresse et d'espérer que l'avenir, les circonstances transformeront avec les besoins le caractère du travailleur.

A nos yeux, surtout quand la crise devient générale, le congédiement s'impose. Certes, nous avons un grand souci de l'ouvrier. Nous aimons à prendre sa défense parce qu'il est intéressant et

méconnu. Mais sans exprimer ici d'opinions changeantes et successives, précisément même en raison de notre conception de l'Etat économique et fort, nous pensons qu'il est dangereux de mal gérer, de mal administrer, de fournir des armes aux partisans de la moindre action de la loi. Nous ne souscrivons nullement à cette idée de Jourdan — du Rôle de l'Etat — que celui-ci n'a pas pour mission d'assurer le bonheur de chaque individu par une assistance directe. Nous croyons qu'il n'existe aucune antinomie entre le bonheur de l'individu et la loi et que la loi, loin d'être exclusivement négative et prohibitive, doit secourir et protéger. Seulement, aujourd'hui, alors que nous vivons sous un régime mal adapté aux besoins sociaux du temps, la première importance consiste à remettre de l'ordre dans les fonctions de l'Etat. Et puisque nous désirons en faire un patron, un manufacturier, un vaste entrepreneur, n'est-il pas normal et logique qu'il s'approprie les vertus nécessaires. Or, il serait ridicule de contester les avantages qui découleraient pour le Département d'une diminution de la main-d'œuvre. Il y aurait là de sérieuses économies. Rien n'est plus cher que la main-d'œuvre à bon marché, dit un constructeur anglais, M. Brassey, et rien n'est pire, ajoutons-nous, que les conséquences immédiates d'un travail précaire et mal organisé. M. Métin, à propos de la

culture et de l'industrie en Egypte — *Revue politique*, juillet 1902 — nous raconte que les fellahs, vraies bêtes de somme, ne touchent guère que 0 fr. 50 par jour. Aussi, dit-il, le propriétaire en a pour son argent. Bas salaire, mauvaise œuvre.

Les arsenaux anglais qui, en 1901, employaient 30.330 ouvriers (Voir le *Naval Annual* de 1901) partent d'un principe que préconisait déjà, en 1882, le Commandant Gougeard (1). Ils divisent leur personnel en deux catégories : l'une fixe, dite commissionnée, qui comprend l'effectif habile et indispensable ; l'autre, mobile, mouvante, engagée et renvoyée suivant les besoins. Quant à nous, il nous semblerait bon de faire une sélection, de hiérarchiser nos travailleurs en cinq classes dont les trois premières formeraient un contingent inamovible, toujours capable d'utilisation et dont les deux dernières ressembleraient à s'y méprendre à la collectivité d'ouvriers temporaires, dits en régie, que la Marine emploie de temps à autre pour l'exécution d'une entreprise déterminée. Ceux-là ne seraient pas immatriculés.

Quoi qu'il en soit, le congédiment, proportionnel au restant des travaux à faire, nous semble une mesure équitable et saine. Car non seulement

(1) *Les Arsenaux de la Marine*, t. II, Gougeard.

l'Etat gagnerait à voir diminuer la main-d'œuvre inutile, mais l'ouvrier lui-même, conservé dans l'arsenal, profiterait par répercussion d'une hausse des salaires. Et, mieux payé, le travailleur produira plus. Il se nourrira mieux. Ses aptitudes croîtront avec son bien-être. On a prouvé depuis longtemps, dit Herbert Spencer, qu'un terrassier anglais nourri de viande fait plus de travail qu'un ouvrier du continent nourri de farineux... Ce qui prouve que cela est dû à la différence de nourriture et non à celle des races, c'est que, lorsque les terrassiers du continent sont nourris de la même manière que les terrassiers anglais, ils approchent beaucoup de ceux-ci comme activité et comme force (1).

Que l'on se place au point de vue social, démocratique, à un point de vue élevé et dégagé de sentimentalisme et le problème se pose ainsi :

Vaut-il mieux entretenir 30.000 ouvriers dans une gêne voisine de la misère, leur laisser perdre toute initiative et toute énergie par une méthode de travail instable et capricieuse, ou bien vaut-il mieux se contenter de 24.000 ouvriers, habiles et choisis, bien payés, soumis à une sage discipline d'émulation et de raison ? (2).

(1) *Dictionnaire d'Economie politique*. Travail.

(2) V. chapitre v et vi où nous proposons une nouvelle organisation du personnel.

La réponse ne fait pas de doute. Le Parlement, c'est-à-dire la Nation, n'accorde pas les crédits de la Marine dans la pensée de ressusciter les ateliers nationaux de Louis Blanc et de 1848. Elle ne veut qu'une chose : une bonne production, un bon rendement ; elle veut des efforts utiles.

En résumé, nous croyons avec sincérité qu'une meilleure répartition des travaux, le perfectionnement de l'outillage, la diminution du personnel constitueraient un triple progrès. Même nous n'imaginons pas, tant que l'on refusera d'entrer dans cette voie, qu'il soit possible de sortir l'ouvrier maritime de la sombre détresse où il végète. Chercher vraiment son intérêt, c'est le découvrir.

II^e PARTIE

La condition sociale des ouvriers maritimes.

CHAPITRE III

LA VIE DOMESTIQUE DE L'OUVRIER MARITIME.

LA FEMME. — LES ENFANTS.

La condition économique de tout individu est déterminée par son revenu : celle de l'ouvrier par son salaire. Dans une société organisée comme la nôtre, où nul ne peut prétendre se passer d'autrui, la richesse se mesure à la possibilité des échanges. Plus on peut échanger, plus on est riche. Or, jusqu'à nouvel ordre, comme c'est dans la monnaie que réside presque exclusivement le pouvoir d'acquérir, il en résulte que l'argent est la richesse-type. Nous entendons bien que sa valeur est conventionnelle, nous savons que les Etats les plus prospères ne sont pas ceux qui possèdent un stock

métallique considérable et nous n'ignorons pas que le commerce de banque, par ses opérations ingénieuses, nous promet pour bientôt ce comptabilisme social qui est le troc des civilisés.

Cependant la doctrine mercantile du xvr^e siècle contenait quelque vérité. Fausse à l'égard des Etats, elle est restée judicieuse à l'égard des individus. Pour eux, si regrettable que cela soit, si immoral même, l'argent est le nerf de la vie. C'est pourquoi la condition de l'ouvrier est déterminée par son salaire.

Que ce salaire soit infime, qu'il soit dispensé avec rigueur, qu'il mérite l'appellation de nécessaire, il faut en vivre. C'est l'unique ressource. Il représente à lui seul, sous une forme concrète, le total des besoins à satisfaire et des joies promises. Ainsi l'ouvrier maritime qui touche une rémunération moyenne de 3 fr. 50 par jour devra découvrir l'art de vivre et de faire vivre les siens avec cette somme. Si faible qu'on suppose le budget d'une famille ouvrière, ce sera par une habileté rare, par de nombreuses privations, grâce à l'élasticité de l'estomac et de l'appétit qu'elle pourra faire concorder les recettes et les dépenses. Le travailleur des arsenaux ne doit avoir qu'un objectif : maintenir la balance de ses comptes, ne pas tomber dans le gouffre de l'usure, éviter ces dettes lourdes qui font l'homme esclave et qui

pèsent sur sa vie ainsi qu'une massue. Car alors si les créanciers viennent cueillir à maturité le fruit du travail, c'est le découragement, le désespoir même. C'est fini ; c'est l'abîme. L'ouvrier s'enlise, l'arriéré s'accumule et finalement vient l'ivresse avec son cortège de laideurs. Les bras s'alourdissent. Le congédiement n'est pas loin et avec lui la vente des meubles, l'expulsion. Chassé, repoussé, sorte de proscrit social, méprisé par le riche onctueux et vertueux, l'infortuné qui ploie sous un destin trop lourd n'a pas même la ressource de tendre la main. La mendicité est interdite par les lois. Lois amères qui, sans organiser l'assistance, poussent l'amour de la symétrie et de l'ordre public jusqu'à punir la pauvreté ! Elle dépare le paysage ; elle trouble l'harmonie sociale et la conscience des rentiers, qu'on la supprime ou qu'on la confine aux murs étroits d'une prison ! (1).

L'histoire d'une pareille misère n'est pas inventée à plaisir. L'homme n'est pas isolé qui arrive de chutes en chutes à l'extrême paupérisme. Et, qu'on le veuille ou non, la société est partiellement responsable de son malheur. Il est facile de reprocher à l'individu ses tares ; il serait meilleur d'en chercher les causes et de les prévenir. N'hésitons

(1) Cette idée est exprimée par M. Gide, p. 440 (note).

pas à le proclamer; c'est pour l'Etat un devoir strict de ne pas acculer ses ouvriers à la ruine et à la déchéance. Or, par une comparaison simple et impartiale du salaire et du coût de la vie — comparaison appliquée au personnel de la Marine — on constate qu'il est impossible au travailleur de boucler son budget, qu'il lui manquera environ 400 francs pour solder la différence des gains et des dépenses. Cette conclusion n'a rien d'arbitraire. Elle repose sur des faits et des chiffres et nous allons établir dans un instant leur véracité en reconstituant ici le budget rudimentaire d'une famille moyenne. Dès lors, que de sacrifices pour éviter le déficit, premier symptôme de la misère qui entre et qui s'installe au foyer domestique... que de sacrifices à consentir sur la nourriture, le loyer... en un mot sur l'hygiène! Il ne faut pas penser aux soins qu'exigent l'intelligence ou la morale, à la culture, au développement des facultés hautes. Avec quel argent achèterait-on des livres? Non, il faut laisser dormir la pensée qui, d'ailleurs, éveillée, deviendrait cruelle. Et ce sera déjà très beau de faire vivre la bête.

Prenant pour type une famille composée de 4 personnes; le père, la mère, deux enfants, nous décomposerons le budget-dépenses en quatre éléments :

1° nourriture et chauffage ;

2° logement ;

3° vêtements ;

4° frais divers (éclairage, impôts...)

Le premier jouera un rôle prépondérant. Plus le ménage est pauvre, plus le chapitre des subsistances absorbe le salaire. Il existe un rapport si direct entre la somme des besoins physiologiques dont la satisfaction ne peut être différée et l'élévation du revenu qu'Engel a cru pouvoir poser en loi que, toutes proportions gardées, les frais d'alimentation sont toujours en raison inverse des ressources budgétaires. Ne nous étonnons donc point que la dépense des repas soit en l'espèce la plus onéreuse. La voici réduite à sa plus simple expression (1) :

1) Premier déjeuner du matin. — Soupe aux légumes.

Soit = légumes	0 fr. 30
= graisse	0 10
= pain.	0 20
	0 fr. 60

ou 0,15 par personne.

(1) Ceci n'est pas rigoureusement exact. La vie est matériellement possible à des conditions plus dures, bien que ce régime soit sévère. Il est probable que beaucoup d'ouvriers l'envieraient. Si l'on considère que le travailleur de la Marine ne touche qu'un salaire moyen de 3 fr. 50 on éprouve une pitié médiocre pour ceux qui, touchant plus, vivent plus mal. Il semble qu'un salaire de 3 fr. 50 soit aujourd'hui, en France, un salaire minimum dans tous les métiers.

2) Le déjeuner de midi.

Soit = viande ou poisson	0 fr. 80
= pain.	0 30
= boisson.	0 30
	1 fr. 40

ou 0 fr. 35 par personne.

3) Le dîner du soir. — Soupe aux légumes.

Soit = légumes	0 fr. 30
= graisse.	0 10
= pain.	0 20
	0 fr. 60

ou 0,15 par personne.

Qu'il y a loin de ce régime à celui des ouvriers anglais ou américains pour lesquels le beurre, le café, la viande froide et rôtie sont denrées indispensables et journalières !

Additionnant le prix des 3 repas et en y ajoutant 0 fr. 30 de chauffage pour la cuisson des aliments, on arrive à une dépense quotidienne de 2,90.

Soit, pour la nourriture, $2,90 \times 365 = 1.050$ fr.

Et il faut faire intervenir encore :

Le loyer	110
Les vêtements	160
Les frais divers.	76
Les impôts	13
Total général. . . .	1.417
Les recettes, le salaire, étant égales	1.050

L'ouvrier se trouve en dettes de la

différence, soit 367

— On voit par ces chiffres (1) au milieu de quelle existence précaire se débat l'ouvrier.

Quel est le résultat d'un pareil état de choses ?

— Il est simple. La race s'étiôle ; elle dégénère. Elle arrive à constituer, à force de privations, un terrain éminemment propice à la réception et à la diffusion des maladies. La peur des dettes n'engendre pas que des malades, mais des enfants malades... On prépare un avenir inquiétant pour toute une classe d'hommes (Voir ch. IV sur l'hygiène et les maladies).

Et le remède ?

Il est aux mains de l'Etat et de lui seul. Et son intervention s'impose d'autant plus qu'il ne s'agit pas ici de l'ouvrier à proprement parler, mais de la condition domestique, sociale et morale de la femme et des enfants.

En effet, la condition domestique de la femme dans les ports est intéressante. La malheureuse sera presque toujours dans le ménage une charge. Elle trouve rarement la besogne la plus simple, l'occasion d'apporter son petit gain personnel à la maison. Nul ne l'emploie ; nul n'en veut. La main-d'œuvre est surabondante et les femmes

(1) Nous avons emprunté les chiffres de cette enquête à M. Dagnaud, p. 40. Nous n'avons modifié que le chiffre des recettes, le salaire moyen étant aujourd'hui de 3 fr. 50 et non, comme en 1902, de 3 fr. 35. A cette époque le déficit du budget était donc exactement de 442 francs.

chôment. — Il est vrai que la Marine enrôle quelques ouvrières pour les services de buanderie et de lingerie ressortissant aux hôpitaux, mais elles ne sont que 500 environ pour toute la France et d'ailleurs leur salaire ne dépasse jamais 2 fr. 40. Ensuite elles ne possèdent même pas la certitude de rester en place, car les règlements qui les organisent varient de port à port. — Quelques-unes trouvent cependant un peu d'ouvrage en passant une sorte de contrat avec le maître-tailleur, le maître-cordonnier des troupes ou des équipages. On leur délivre les matières, des coupons de de drap, du cuir, et elles cousent et elles piquent pour gagner la faible rémunération du travail aux pièces. Enfin la grande majorité reste chez soi, incapable le plus souvent de s'employer dans les hôtels et les garnis. Par contre, celui qui visite le modeste intérieur de l'ouvrier maritime admire le soin qui règne, la propreté, l'honorable détresse. La main de la femme laisse sur toutes choses la marque de la vigilance.

Les murs sont blanchis à la chaux ; les fenêtres ont des rideaux qui à force d'être lavés, sont incolores ; la cuisine brille. Ça et là quelques meubles, la grande table de bois blanc qui sert à tout, le vieux lit ancestral, symbole de tous les souvenirs, la commode rudimentaire, qui renferme toutes les richesses du foyer. Même, à voir la décence du vè-

tement, une décence presque élégante, on se demande vraiment par quel miracle on peut arriver, avec 3 fr. 50 ou 4 francs par jour, à cette apparence de confort. C'est qu'il y a chez l'ouvrier un sens profond de dignité. Il préfère se nourrir de lard et de patates plutôt que de porter sur lui des loques de miséreux... Il préfère se serrer d'un cran et jouir du respect public.

— Aux débuts de sa carrière, quand il a peu de charges, le travailleur peut encore faire face aux difficultés. Seulement cette aisance relative, cette quiétude risque pour la plupart de n'être qu'un arrêt dans l'infortune. Un double danger se dessine à l'horizon. Le premier, inévitable, irréductible, c'est l'augmentation du coût de la vie, augmentation sensible d'années en années et d'autant plus effrayante que le salaire resté fixe. Le second, ce sont les enfants.

Que le coût de la vie devienne plus onéreux chaque jour, c'est là un fait qui pourrait se passer aisément de démonstration. Car si quelques industries, celle du vêtement, par exemple, ont baissé leurs prix, que de dépenses par ailleurs. Pour justifier cette assertion nous nous en rapportons aux statistiques de l'Office du Travail. Elles nous donnent (salaires de l'Industrie française, année 1893, Tome IV), les chiffres suivants :

— Dépenses comprenant le loyer et les princi-

pales denrées alimentaires : augmentation depuis 50 ans.

Pour la Manche, Cherbourg	28 %
Pour le Finistère, Brest.	33 »
Pour le Morbihan, Lorient.	28 »
Pour la Charente-Inférieure, Rochefort .	40 »
Pour le Var, Toulon	35 »

Le deuxième danger présente un tout autre caractère. Il soulève le problème extrêmement grave de la natalité. Avant d'en aborder la discussion, examinons la situation faite par l'Etat aux femmes récemment accouchées. Nul règlement n'intervient ici en faveur des ouvrières de lingerie et de buanderie ; nul ne prévoit ces 3 ou 4 semaines de repos que les lois étrangères accordent presque toutes en cette circonstance. Serait-il exagéré de réclamer un peu de sollicitude de la part des pouvoirs publics et, encore une fois, ne serait-il pas normal que l'Etat, vis-à-vis des siens, prît à cœur de donner l'exemple ? La seule mesure bienveillante que nous puissions relever — sur ce point — à l'actif de l'Administration consiste à accorder — que la femme accouchée soit ouvrière ou non — un secours de 50 francs à la famille (Circulaire du 5 novembre 1900). Cela est déjà quelque chose, encore qu'il faille faire une enquête à laquelle beaucoup n'aiment pas se soumettre. Ce n'est pas un

droit ; ce n'est qu'une faveur livrée comme toutes les faveurs aux aléas de l'arbitraire. Et puis ces secours eux-mêmes sont payés sur un crédit très limité, lequel doit faire face aux multiples demandes du même genre : maladies... accroissements de charges... décès... Dès lors, c'est souvent une amertume bien gratuite de frapper à la porte de l'Etat ! (1)

Les ouvriers maritimes ont-ils beaucoup d'enfants ? De moins en moins. Trop encore. Même dans le Nord la courbe de natalité est nettement descendante. M. Dagnaud cite au hasard cette statistique dont il a pris les éléments à l'arsenal de Cherbourg :

46	ouvriers	célibataires ou sans enfants
4	—	ayant un seul enfant
17	—	— 2 enfants
14	—	— 3 —
10	—	— 4 —
10	—	— 5 —
2	—	— 6 —
3	—	— 7 —
1	—	— 9 —

Ces chiffres, exacts mais — nous le répétons — pris au hasard, ne doivent pas nous conduire à une généralisation hâtive. En fait, notamment à

(1) A noter plusieurs circulaires de M. Pelletan (voir *Bulletin officiel*, 1903) priant les autorités maritimes d'aider à la diffusion dans les arsenaux de l'œuvre, dite de la goutte de lait.

Brest, les familles de 6 à 7 membres, sans compter le père et la mère, ne sont pas rares. Remarquons d'ailleurs que dans l'exemple donné ci-dessus, sur 107 ouvriers il y en a presque un dixième — soit 10 sur 107 — dont le coefficient de paternité s'élève à 5. Or, si l'on songe à la dépense journalière de chaque enfant — laquelle ne saurait être inférieure à 0 fr. 35 par jour avant 5 ans et à 0 fr. 60 de 5 à 17 — on arrive à cette conclusion nécessaire que pour la classe pauvre l'enfant c'est la ruine.

C'est ce que Malthus avait admirablement compris. Il ne demandait pas la fin du monde par un arrêt radical de la natalité. Il désirait seulement qu'elle fût proportionnelle aux subsistances. Non pas que ses progressions arithmétiques et géométriques dussent être prises à la lettre, — il ne le voulait pas lui-même — mais grâce à elles il jeta une grande clarté sur le problème de la population. Et il apporta pour le résoudre un esprit si haut, si dégagé des viles conceptions qu'on lui prête, si empreint d'altruisme que, sans distinction d'écoles, on le salua comme un grand philosophe. Il est regrettable que le succès de ses idées ait été si court. C'est dans leur oubli qu'il faut voir la cause de tant d'infortunes, de déchéances et de misères. La classe riche, plus civilisée, — ou plus intéressée à bien entendre la théorie de Malthus

— a tiré de son application de sérieux profits. Elle limite sa descendance et ceux mêmes qui se font les apôtres d'une repopulation sans freins et sans lois ne payent pas d'exemple. Une famille aisée de 5 enfants est rare. Il y a là comme un phénomène d'ordre physique, comme une sorte d'aimant, d'attraction, de capillarité — pour nous servir de l'expression éloquente de M. Arsène Dumont — qui pousse les hommes à la conservation de la richesse, à l'acquisition progressive des utilités.

Ce sont ces idées supérieures d'acquisition et de conservation, d'une supériorité économique incontestable, qu'il est urgent de répandre dans les masses. A notre avis, et pour suivre sur ce point Ricardo et Stuart Mill, Say, Dunoyer, Sismondi, Spencer... la diffusion du malthusianisme est un devoir social, le premier peut-être. On peut le dire, c'est, en somme, le seul remède qu'on ait encore trouvé contre le paupérisme et la dégradation.

Il nous semble impossible de ne pas jeter un regard de compassion sur ces familles ouvrières, celles du monde maritime en particulier, qui grouillent pêle-mêle sans morale et sans hygiène. Une multiplication hâtive de l'espèce, instinctive et brutale, engendre l'abâtardissement et la plus scandaleuse promiscuité... Alors l'homme s'éloigne de la civilisation qui corrige — qui n'a pas

d'autre raison que de corriger — et il se rapproche de l'état de nature implacable. Comment l'ouvrier de l'arsenal entretiendra-t-il, en son foyer découragé, le respect de la femme et le culte des enfants ! Il désertera la maison ; il ira boire au cabaret sous le prétexte que l'action syndicale le réclame, que les camarades le sollicitent. Il oubliera que c'est peu de chose d'avoir des enfants, que c'est une grande chose de les élever. Et ceux-ci, livrés désormais à cette nature — à laquelle ils doivent tout, même et surtout le jour — continueront d'être pétris et préparés sournoisement pour toutes les hontes. En vérité, ne serait-il pas meilleur pour ces petits de vivre sous un toit digne, dans une atmosphère très douce de conseils et d'éducation, près d'un père et d'une mère laborieux et chastes. Il nous semble que le pays n'y perdrait rien. Le nombre n'est pas la force. Et au menu peuple des enfants nés sans raison, élevés dans la rue, pervertis dès l'âge de huit ans, nous préférons une élite restreinte et vigoureuse.

CHAPITRE IV

MESURES D'ASSISTANCE ET D'HYGIÈNE

C'est avec injustice qu'on accuse la Marine d'être indifférente au sort de ses ouvriers. Par les permissions qu'elle accorde (1), par les congés, par l'hospitalisation qu'elle assure aux hommes malades dans les grands centres d'eaux thermales, elle donne une preuve évidente de sa sollicitude (2).

Certes, tout n'est pas parfait. Il est regrettable que des réductions de salaires — généralement la moitié — soient imposées aux ouvriers hospitalisés. Il est regrettable surtout que l'éducation intellectuelle soit absolument négligée.

(1) Les permissions sont de 8 jours par an avec solde, au delà sans solde.

(2) C'est volontairement que nous ne parlons pas dans ce chapitre des accidents du travail et de leurs conséquences. En effet il n'y a pas pour les arsenaux de régime exceptionnel et la loi du 9 avril 1898 s'applique intégralement à la Marine. L'Etat a tous les devoirs d'un patron.

A ce dernier point de vue il existe bien les écoles de maistrance, — une par port — et l'Ecole supérieure de maistrance à Brest. Mais le public n'est pas admis aux cours. Il y a des épreuves d'entrée. Instituées dans un but défini qui est de former des contremaîtres, ces écoles écartent d'elles le grand public, et l'enseignement de la langue française, de la technique navale (charpentage et machine) ne profite qu'à une petite élite. Il y a là peut-être une lacune.

Il nous paraît qu'en cette matière deux catégories de réformes seraient possibles. La première aurait pour but le développement de l'esprit ; la deuxième tendrait à étendre, à créer l'aisance.

L'intelligence a ses besoins qu'il est ridicule de méconnaître. Il faut la cultiver et ne pas dire en parlant du peuple que la culture lui est inutile ou néfaste. Pourquoi, quand on le peut, ne pas dissiper les ténèbres où plonge le cerveau de l'ouvrier, dissiper les idées toutes faites acquises sans expérience ni raison. Chose remarquable, c'est à une époque où le prolétariat révèle sa force qu'on le laisse livré à lui-même, comme s'il avait derrière lui dans son passé une longue hérédité de réflexion et de sagesse. Instruire l'ouvrier est indispensable. Il semble dangereux de l'abandonner à ses propres forces, aux seules ressources de son intelligence vide, de sa pensée grossière. Il mé-

rite qu'on lui ouvre des horizons de vérité sur sa situation sociale et sur son rôle exact. On doit l'armer contre les sophismes, contre les arguments de réunion publique.

Pour atteindre ce résultat il ne serait pas indispensable de créer dans les ports des Universités populaires. Il suffirait de faire appel aux bonnes volontés. On organiserait à des heures commodés des réunions libres où, comme d'ailleurs en beaucoup de casernes, des officiers, ingénieurs, médecins exposeraient les principes essentiels de la langue et de l'histoire, de l'architecture navale et de l'hygiène. Ces cours très simples auraient une influence certaine sur la formation du jugement et les éducateurs eux-mêmes en tireraient profit. Ce seraient des récréations utiles et peu coûteuses.

Que le département consente aussi un petit sacrifice. Qu'il établisse dans chaque arsenal une bibliothèque spéciale aux travailleurs et dont on pourra prêter les livres. Que ce service soit entièrement gratuit et dégagé de tout formalisme. Beaucoup d'ouvriers sortent le soir parce qu'ils n'ont rien à faire chez eux. Ils s'y ennuiant quand le spectacle qui les entoure ne les attriste pas. Et ils vont boire dans ces débits infects qui s'étalent et se multiplient, qui envahissent tous les quartiers de la ville et se comptent, pour ainsi dire, au nombre même des maisons. La lecture serait un

avantageux dérivatif. Elle serait féconde pour les hommes studieux.

Mais si, pour vivre dans l'équilibre, le développement intellectuel s'impose ainsi qu'un contre-poids aux efforts de l'être physique, toutefois il ne saurait remplacer le pain quotidien. On ne vit pas que d'idées. Nous ne sommes pas de purs esprits et les droits de la nature sont tellement impérieux qu'ils exigent une satisfaction immédiate. Or, dans ce but, deux mesures seraient sages : encourager les sociétés coopératives de consommation : créer des cités ouvrières.

Dans nos ports militaires la conception coopérative n'est encore apparue sous aucune forme.

On est en droit de supposer qu'une société de produits alimentaires rendrait de très grands services aux ouvriers. La différence du prix du gros et du prix de détail ne tarderait pas à former dans la caisse sociale une valeur importante qu'on répartirait tous les trois mois au prorata des achats. Là, pas d'intervention de la part de l'Etat. Ce serait une affaire privée, libre. Autrement, on accuserait la Marine de recourir aux Economats, de monter des magasins dans un but intéressé. Rien d'ailleurs plus que l'Economat patronal n'est hostile à l'évolution qui se dessine ; rien ne contrarie davantage la tendance démocratique et de solidarité qui est la base même du coopératisme.

Par contre, il n'y aurait que des avantages à ce que l'Etat construisît pour ses ouvriers de larges et belles cités ouvrières. Quand la main-d'œuvre est mobile — ce qui est le cas général — on conçoit que la maison soit une rude attache. Elle contraint l'ouvrier à trouver du travail dans un rayon donné. Elle peut être une chaîne, quelquefois une chaîne pareille à celle que rivent les Economats. Si le [patron loue à son personnel des maisons ou s'il en vend avec la perspective d'un paiement à longue échéance, il crée à ses subordonnés une situation très pénible. Lui se donne l'allure d'un homme généreux, d'un philanthrope. En réalité, il escompte les bénéfices de la combinaison. Il sait que l'ouvrier ne pourra pas s'acquitter, qu'il ne le pourra que par son travail. Les termes s'accumulent et la main-d'œuvre au plus bas prix devient la rançon de la dette.

Ici les circonstances sont bien différentes. L'ouvrier maritime, très volontairement, et par sa profession, son milieu, reste attaché au sol. Il y naît, il y vit, il y meurt. Ce serait donc une bonne chose que l'Etat, peu à peu, construisît de saines maisons ouvrières. La réforme serait lente ; elle profiterait aux plus anciens (1).

(1) La création de cités ouvrières n'est nullement incompatible avec la militarisation partielle que nous proposons au chapitre v. Il y a bien des corps militaires dont les membres habi-

— Elle n'aurait pas que l'avantage de fournir gratuitement l'abri confortable au travailleur, cet abri qui est peut-être le premier besoin de l'homme civilisé. Elle offrirait un refuge contre la pestilence de l'usine, la morbidité des miasmes. Elle serait une capitale mesure d'hygiène.

Or, l'hygiène, non seulement au foyer domestique, mais partout, surtout à l'atelier, l'hygiène joue un rôle primordial dans le développement de l'individu. Nous avons signalé plus haut à propos du malthusianisme le rapport intime qui se forme entre l'idée de bien et l'idée d'utile. Il n'est pas moins exact d'affirmer qu'il existe une relation entre la morale et l'hygiène. Nos pères aimaient à dire que l'esprit est sain quand le corps est sain et cela est une vérité vieille comme le monde. Or, on ne peut contester qu'à notre époque, au milieu des agglomérations exagérées, dans l'air putride des usines, sous l'action des matières brutes irritantes et dangereuses, par l'effet seul des combinaisons chimiques ou du machinisme envahissant, la santé de l'ouvrier soit exposée aux plus graves désordres. Tantôt c'est l'anémie lente par absence d'oxygène, tantôt le saturnisme et tantôt ces multiples accidents qui ont contraint le législateur à sortir

tent en ville et nous ne concevons pas autrement la militarisation. La maison ouvrière serait une garantie de plus dont jouirait ce personnel.

de l'indifférence (1). Certes, nous ne méconnaissons pas que les lois du 12 juin 1893 et du 11 juillet 1903 aient amené dans l'industrie un progrès réel. Encore est-il que leurs prescriptions devraient être mieux suivies et que l'inspection du travail devrait avoir l'autorité suffisante pour parler et intervenir avec énergie.

Il n'avait pas échappé à M. Pelletan que dans nos arsenaux l'exécution des lois précitées semblait lettre morte. Par toute une série de mesures il attira l'attention des autorités maritimes sur cette importante question de l'hygiène. Le 29 novembre 1904 le Ministre de la Marine faisait insérer au *Bulletin officiel* du Département le Décret de la dite date qui fixe — conformément aux lois de 1893 et de 1903 — les principales règles de l'hygiène industrielle. C'est le nettoyage des locaux, le lavage à linges humides, l'enlèvement

(1) On ne peut pas dire qu'il y ait dans les arsenaux des maladies proprement professionnelles. Les maladies les plus courantes sont la tuberculose, les maladies d'origine alcoolique, l'intoxication saturnine. Cette dernière seule acquise par la manipulation du minium, du plomb et des sels de plomb, de la céruse — pleine de conséquences graves : coliques, atrophie musculaire, paralysie — est seule vraiment professionnelle. Elle tend d'ailleurs à devenir de plus en plus rare et les médecins de Rochefort disent qu'elle doit disparaître complètement depuis l'application de la C. du 2 décembre 1893, laquelle accorde aux ouvriers atteints des délivrances gratuites de lait.

V. C. 29 novembre 1897 sur la vaccination.

des résidus putrescibles, l'éloignement des égouts, fosses et puisards. Les ateliers où se manient des matières organiques altérables auront leur sol imperméabilisé. On expulsera les gaz par ventilation ; on pulvérisera en appareils clos les produits nocifs ; on évitera les poussières par des balayages fréquents ; on isolera les moteurs et les élévateurs, les engrenages dangereux, les courroies de transmission, les dynamos. Enfin chaque ouvrier aura droit à un minimum de 7 mètres cubes d'air.

Il serait téméraire d'assurer que toutes ces règles sont appliquées, comme il conviendrait, dans nos arsenaux. Déjà, par une circulaire en date du 20 septembre 1904, M. Pelletan organisait une véritable inspection du travail. L'idée était excellente et si l'on s'attache à la respecter, nul doute qu'elle n'engendre de bons effets. Des médecins d'une part, des ingénieurs de l'autre, des contrôleurs de l'administration de la Marine enfin exercent tour à tour et cumulativement une surveillance attentive sur l'hygiène et la sécurité des travailleurs.

A notre avis, il serait peut-être plus simple de supprimer en cette matière l'action des ingénieurs. D'abord, parce que la nature de leurs services est d'ordre exclusivement technique et qu'en fait ils n'ont ni le temps, ni la faculté, ni les loisirs d'inspecter utilement les usines. Ensuite, le corps de santé possède tous les éléments d'appré-

ciation et d'information. L'hygiène est avant tout du ressort de la médecine. Au lieu de présenter l'aspect d'une surveillance vague et intermittente, qui est celle exercée par le génie, la surveillance obligatoire des médecins serait efficace. Quant au Contrôle, en cela comme en tout, il doit pouvoir intervenir. Représentant du Ministre, aucune parcelle du domaine maritime ne saurait lui être fermée. — Quoi qu'il en soit, l'inspection actuelle du travail dans les arsenaux a rendu d'incalculables services. Telle qu'elle est elle constitue un immense progrès.

Notons enfin qu'une Circulaire en date du 22 octobre 1904 prescrit dans les établissements de la Marine l'emploi de toutes mesures ayant pour objet de combattre la tuberculose : étuvage des linges, combustion des effets... etc...

Toutes les mesures de salubrité sont particulièrement nécessaires dans les ports maritimes dont l'hygiène est déplorable. Brest et Toulon sont des foyers d'infection. L'enlèvement des ordures s'y fait en pleine matinée, tandis qu'aucun système municipal d'égoûts ne fonctionne pour les eaux sales. On a signalé maintes fois cet état de choses et l'on y voit non sans raison l'explication des nombreuses fièvres et même d'une sorte de paludisme. Il n'y a que Rochefort qui soit propre et sain.

C'est à Rochefort aussi qu'on remarque les habitations ouvrières les mieux aérées. Beaucoup de travailleurs aux alentours de la ville ont un petit jardin et respirent un air pur. Ils ont des maisons basses de 2 ou 3 pièces, d'un loyer environ de 100 fr. Elles sont claires et blanches. Les ouvriers de Brest ou Toulon, entassés dans les quartiers vieux et noirs, infects et décrépits, vivent dans la saie et la crasse séculaire. La minorité habite hors des murs. Il faut payer le tramway et c'est une dépense de plus. D'autre part, l'élément militaire, les sous-officiers ne manquent pas de faire hausser les loyers. Ils peuvent consentir des sacrifices que les ouvriers ne peuvent pas. Ils sont une clientèle plus choisie, moins pauvre d'apparence, plus disposée à manifester extérieurement une certaine richesse. Aussi, que l'on bâtit au Mourillon, au cap Brun, en des endroits parfaits à cause du paysage et du grand air et l'ouvrier n'en profite jamais. Il ne lui reste que les masures et les réduits sordides dont personne ne veut plus. — Et puis, dans le Nord, on construit peu. Il n'y a pas en Bretagne comme dans le Midi de ces vastes entreprises de construction qui font surgir une ville, tout à coup, dans un champ désert. Peut-être cependant les maisons bretonnes et normandes ont-elles quelque chose de plus attirant, de plus propre, de plus intime que celles du Midi.

On y découvre mieux la marque des vieilles traditions domestiques ; on y devine — plus qu'en ces pays heureux de la Méditerranée où l'on vit dehors — l'habitude des longues soirées mornes, toujours pareilles.

En résumé, l'hygiène aussi des villes laisse à désirer. Ces villes font beaucoup trop de politique et pas assez d'administration. Leurs organes sont habiles à faire des phrases sonores, à promettre des réformes sociales profondes. On ferait bien mieux de donner aux pauvres gens un peu plus de propreté, d'air et de lumière.

CHAPITRE V

LES SYNDICATS. LA COALITION ET LA GRÈVE

Il serait oiseux d'exposer les avantages et le rôle économique des syndicats ouvriers. L'histoire, si lentement élaborée, de leur reconnaissance légale suffit à nous apprendre la force puissante et secrète d'une idée séculaire, séculairement poursuivie. Mais, chose étonnante, au lieu de généraliser le principe de l'association ouvrière, principe naturel et fécond, enfin conquis, voici que des collectivités sont mises à part, en marge de la masse, voici qu'on entend leur interdire l'exercice du droit syndical (1). Alors même qu'on

(1) Il suffit de lire dans le *Temps* du 24 octobre 1905 l'article consacré aux syndicats des sous-agents des postes pour constater l'état d'esprit de la classe dirigeante vis-à-vis de l'ouvrier d'Etat. Le *Temps* n'hésite pas une minute à refuser le droit syndical aux ouvriers d'Etat — sans aucune distinction — et chose très inattendue, il fonde son opinion sur la loi du 30 novembre 1892 relative à l'exercice de la médecine, sous prétexte que les syndicats médicaux sont illicites s'ils sont formés contre les intérêts de l'Etat ou des Communes !!!

autorisait la formation des syndicats et qu'on vantait leur excellence, on prétendait limiter leur champ d'action en défendant formellement aux ouvriers d'Etat de se grouper et de s'associer. Malgré cette interdiction, les ouvriers des manufactures de tabac et d'allumettes se réunissent en syndicats dès 1887 et l'administration, poussée par le courant des idées, dut s'incliner devant le fait accompli. On dut réfléchir sans doute à la nature uniquement industrielle de ces entreprises. Elles ne constituent pas des services publics et, somme toute, on ne voyait pas de bonne raison pour interdire au personnel des manufactures les droits reconnus à la masse des travailleurs libres. Plus tard, en 1891, lorsque des agents subalternes du gouvernement voulurent invoquer à leur profit les bénéfices de la loi du 21 mars 1884, le ministre du Commerce leur répondit que cette loi ne s'appliquait pas à eux. A la vérité, il ne fournissait aucun argument. Il décidait — et cette décision fut acceptée par la Chambre des députés dans sa séance du 17 novembre — inspiré surtout par la crainte que les groupements de fonctionnaires ne devinssent un danger pour la chose publique. Une pareille opinion ne devait pas prévaloir. Quand, en 1894, le ministre des Travaux publics voulut soutenir cette thèse que les employés des chemins de fer de l'Etat ne sauraient

avoir le droit de se syndiquer, la Chambre émit, le 22 mai, cet ordre du jour qui amena la chute du Cabinet Casimir Périer : La Chambre, considérant que la loi de 1884 s'applique aux ouvriers et employés de l'Etat aussi bien qu'à ceux des industries privées, invite le gouvernement à la respecter et à en faciliter l'exécution (1).

Plus tard, en 1896, un amendement fut déposé au Sénat, tendant à obtenir la dissolution des syndicats prétendus illégaux formés par les ouvriers des services publics. Il n'obtint aucun succès et dut être retiré par son auteur.

La situation est donc très nette. Relativement au personnel des arsenaux maritimes, une circulaire en date du 25 octobre 1902 est venue affirmer non seulement l'existence légale des syndicats mais la faculté qu'ont les autorités militaires d'entrer directement en rapport avec eux. Aussi les ouvriers de chaque port et de chaque établissement se sont en majorité groupés en vue des intérêts professionnels. Tous ces syndicats qui n'exigent qu'une modeste cotisation — de 0,10 à 0,25 par mois — sont rattachés à la Fédération des Travailleurs réunis de la Marine de l'Etat. Ils ont même un organe bi-mensuel : l'*Emancipateur*, qui se publie à Toulon.

(1) Cité par Dagnaud, page 156.

Voici quels sont les principaux desiderata tels qu'ils ressortent des statuts et du programme y annexé.

1° Minimum de salaire en rapport avec les conditions de la vie.

2° Suppression du travail à la tâche et aux pièces.

3° Congé annuel de 15 jours avec solde.

4° Exclusion absolue de la main-d'œuvre militaire.

5° Retraite facultative à 15 ans de service.

6° Service médical et pharmaceutique gratuit.

— Les syndicats ouvriers n'ont pas qu'une réelle valeur éducative. Ils exercent une influence considérable sur la nature même du contrat de travail. Désormais, le travailleur n'est plus isolé ; il n'est plus à la merci du patron. Il échappe à son bon plaisir. Et à la forme individuelle du louage de services se substitue la forme collective. On comprend aisément tous les avantages que les ouvriers de l'industrie privée peuvent retirer de l'union syndicale ; on les saisit moins quand c'est l'Etat qui remplit les fonctions d'entrepreneur. Car il est le maître de la situation et il n'est pas de ceux qu'une crise peut atteindre et décourager. Néanmoins, les revendications ouvrières, si elles sont sages, seront mieux entendues quand une force disciplinée de dix ou vingt mille hommes viendront

les formuler. On peut négliger la voix des individus ; on doit écouter celle de toute une armée.

La journée de 8 heures, qui était l'un des vœux les plus chers des travailleurs maritimes, fut accordée sur l'instance pressante et réitérée des syndicats (1). Aujourd'hui, les ouvriers de la Guerre demandent à intervenir par le moyen des syndicats dans la fixation des prix du travail et la Commission qui examine leur desiderata a déjà voté (2) que « toutes facilités doivent être données en vue d'établir des relations entre l'administration et les syndicats ouvriers ». On ne saurait donc prétendre que l'arme syndicale est inutile aux mains des ouvriers d'Etat. Grâce à elle, ils peuvent obtenir de sensibles améliorations.

Mais, disons-le, cette arme n'est pas sans danger. Il faut la manier avec adresse et sagesse. Il faut savoir résister à la tentation de s'en mal servir. C'est qu'on rencontre ici deux rudes écueils auxquels nous craignons qu'un jour ou l'autre viendront se heurter les syndicats maritimes. Il leur faudrait, en effet, une modération, une éducation, un sens économique profond pour les éviter. Et bien qu'ils aient tenu jusqu'à maintenant une conduite généralement louable, nous ignorons

(1) La journée de 8 heures constituait la première revendication des syndicats avant la *Circulaire* du 15 janvier 1903.

(2) Dagnaud, page 166.

quelle sera la durée de ces bonnes dispositions et nous doutons qu'il faille beaucoup y compter pour l'avenir.

Le premier écueil, d'ordre général d'ailleurs, réside dans les dangers auxquels la liberté de travail reste exposée. Ils est à croire que la puissance syndicale deviendra tyrannique, un jour ou l'autre, sur les chantiers maritimes comme partout, et que l'initiative individuelle sera tuée par l'intransigeance des statuts. Le moment n'est pas loin où les non syndiqués, devenus la minorité dans l'usine, devront subir les exigences des groupements impérieux. Tout dernièrement, à propos d'une circulaire en date du 10 août 1905 — laquelle tendait à répartir entre les ouvriers un crédit de 436.000 francs — on a vu les syndicats s'agiter et faire la loi (1). On ne consulta pas les travailleurs dispersés ; on voulut les entraîner, bon gré mal gré, à la suite des autres. Et tandis qu'on se préparait à l'exercice des moyens violents et décisifs, les syndicats se préoccupaient peu de savoir si la fermeture momentanée des arsenaux allait causer aux camarades dociles un préjudice irrépa-

(1) Voir aussi dans le *Matin* du 23 octobre 1905 les injonctions adressées au Ministre par le syndicat de Brest et réclamant la mise à la retraite d'office du médecin principal, inspecteur du travail de l'Arsenal.

nable. Et ceci nous conduit naturellement à envisager le deuxième écueil.

Il consiste en l'opportune mise en mouvement des droits de grève et de coalition, droits corollaires du droit syndical. Ces droits doivent-ils être refusés aux ouvriers d'Etat, au personnel des arsenaux en particulier? Sur ce point, les opinions sont divergentes. Personne ne conteste aux ouvriers des manufactures des tabacs ou des allumettes les libertés économiques dont jouissent les travailleurs de l'industrie privée, car il ne s'agit pas pour eux de concourir à l'exécution d'un service public, c'est-à-dire d'un service d'intérêt général et nécessaire. Par contre, beaucoup d'auteurs ne peuvent admettre que les ouvriers des chemins de fer, des postes, des établissements militaires et maritimes puissent se coaliser, déclarer la grève. Ce serait autoriser, disent-ils, les conséquences graves qui viendraient à naître subitement d'un brusque arrêt de travail. Ce serait autoriser les collectivités de fonctionnaires subalternes à mettre en échec les pouvoirs publics. Ce serait le trouble, la désorganisation. L'Etat, sous la perpétuelle menace des pires désordres administratifs, serait contraint de composer avec les mécontents. Il n'y aurait plus de gouvernement; il y aurait l'anarchie généralisée.

A notre avis, ce raisonnement contient une très

grande part de vérité et nous imaginons assez mal la prospérité d'un Etat incessamment victime des discordes intérieures. Nous ne croyons pas que l'intelligence des masses soit assez éclairée pour mesurer ses forces et ses actes ; nous ne croyons pas à l'intelligence présente des foules. Elles vont où on les conduit, mouvantes et dociles, se plaisant à croire qu'elles sont quelque chose quand en réalité elles ne sont rien. Entre leurs mains l'ultimatum de la coalition est un danger que la grève réalise. Non qu'il faille arrêter l'essor des idées modernes et maintenir dans le silence l'armée ouvrière. Que les travailleurs qui vivent au jour le jour, offrant leurs bras sur le marché du travail, exercent les droits qu'ils ont ! Qu'ils agissent au mieux de leurs intérêts ! Qu'ils soient libres ! Mais que les ouvriers d'Etat, ceux des services publics, réfléchissent. Il leur suffirait d'une seule manœuvre inopportune pour perdre les droits, d'ailleurs discutés, que la raison leur donne (1).

Car aujourd'hui, que cela plaise ou non, il est difficile de soutenir juridiquement et logiquement la négation à leur profit des droits de grève et de coalition. Il ne suffit pas d'invoquer la nature publique du service auquel sont astreints les ouvriers maritimes. Il suffit de rechercher s'ils

(1) V. discours de M. Rouvier à la Chambre des députés. J. O. 18 novembre 1905. V. aussi discours de M. Thomson.

font des actes d'autorité, s'ils émanent du souverain ou bien s'ils agissent en vertu d'un contrat, analogue à tous les contrats, si leurs actes sont de simples actes de gestion privée. La réponse n'est pas douteuse et nous voyons mal qu'il puisse exister une différence juridique absolue entre le chaudronnier des constructions navales et celui des chantiers de la Seyne. L'un et l'autre obéissent aux mêmes règles. Ils ont les mêmes droits.

Tout autre serait le caractère de l'employé des Postes. Le facteur rural est un fonctionnaire public, émanant du souverain par le fait seul qu'il détient le monopole local de distribuer les lettres et de trier les correspondances. Il est un délégué de l'Etat et nul ne saurait se substituer à lui. Non pas d'une manière nécessaire et fatale, mais d'une manière contingente. Si, par exemple, l'Etat abandonnait à des Compagnies le soin d'assurer le service télégraphique et postal, nul doute que les employés de ces Compagnies devraient occuper administrativement une place identique à celle des ouvriers actuels des lignes ferrées du Nord, du Midi, de l'Est, de l'Ouest, de l'Orléans et du Paris-Lyon. Jusque-là, l'Etat exploitant lui-même le service des Postes, les employés de ce service resteront des fonctionnaires publics auxquels, par voie de conséquence, il ne saurait être question d'accorder les droits de grève et de coalition.

Tout repose donc en cette matière sur la distinction qu'il importe d'établir entre les actes de gestion et les actes d'autorité. C'est cette distinction qui conduit M. Bourguin, dans son livre sur « l'application des lois ouvrières aux ouvriers et employés de l'Etat », à conclure dans le sens que nous proposons. Quels arguments, d'ailleurs, invoque-t-on contre la réalité du droit de grève des travailleurs maritimes? Aucun qui soit légal. On dit bien qu'ils sont exemptés en temps de paix des obligations de la réserve, qu'ils sont exonérés des périodes d'exercices, qu'ils touchent une pension de retraite à « forme militaire ». Ces avantages ne nous semblent pas de nature à modifier leur statut qui est civil, qui est celui de tout le monde. On peut en déduire que l'Etat les protège; on n'en déduit pas que leur patrimoine juridique soit diminué. Nous croyons donc que la logique et la loi sont d'accord pour reconnaître aux ouvriers des arsenaux les droits de grève et de coalition.

Mais nous sommes les premiers à dire : De tels droits constituent un extrême danger. Nous n'admettons pas que les intérêts de la Défense Nationale soient livrés au double jeu de la grève et du hasard. Il est urgent que nos ateliers militaires, nos constructions navales ne soient pas à la merci d'un mouvement qui, pour être juste en soi, tout

au moins légal, prendra dans le fait une allure insurrectionnelle. Ne faisons pas des lois subtiles. Ayons des lois claires et adaptées aux milieux et aux circonstances. Donnons à l'ouvrier maritime un statut bien défini. Que demain la grève soit déclarée dans nos ports — la chose se verra bientôt — quelle mesure prendra l'Etat ? On dit qu'il fermera ses chantiers, qu'il congédiera les meneurs, qu'il attendra dans le calme que le calme renaisse... Nous ne croyons pas à la valeur de cette solution. Elle est précaire. La grève est une maladie chronique. Elle reparaît quand on ne l'attend pas. Elle planera comme une menace sur la tête du ministre et des Chefs, et la crainte seule qu'elle peut surgir jettera dans les ateliers le trouble et l'indiscipline. L'exécution des plans sera arrêtée ou pourra l'être... et la guerre un beau jour nous surprendra désarmés. Voilà l'aboutissant normal des faits et des droits actuels.

— Non, répondent quelques auteurs et notamment M. Dagnaud, non. La loi du 15 juillet 1889 dans son article 51 déclare que les ouvriers de la Marine sont classés parmi les non-disponibles et mis à la disposition du ministre, en cas de mobilisation (1) Il est toujours loisible au Gouvernement d'opérer une mobilisation partielle. Si la

(1) Disposition maintenue par l'art. 42, § 4, de la loi du 21 mars 1905.

grève est déclarée, le ministre mobilisera le personnel des arsenaux et le tour sera joué.

— Nullement. D'une part, il nous paraît absolument incorrect, presque déloyal de reconnaître aux ouvriers le droit de coalition et d'ajouter : Coalisez-vous, mes bons amis, ne vous gênez pas. Seulement, je vous préviens que vous perdez votre temps. Ceux qui feront trop de bruit seront rendus à l'agriculture et quant aux autres nous leur réserverons la mobilisation et la mansuétude du Code de justice militaire. Maintenant, si le cœur vous en dit, encore une fois ne vous gênez pas.

D'autre part, on doit remarquer que cette mobilisation partielle serait une mesure transitoire. Il serait fort onéreux pour l'Etat d'instituer une sorte d'état de siège dans ses places maritimes. La chose n'aurait pas lieu sans désordres, sans de véhémentes protestations. Et après, ce serait la détenté et l'émeute peut-être. Belle avance ! Faudra-t-il mobiliser à chaque menace de grève ? Et que prétend-on attendre, au point de vue du travail, de ces hommes enrôlés d'office comme les inscrits du temps passé !

— Quant à nous, malgré notre attachement à l'idée syndicale, bien que nous envisagions l'évolution économique moderne avec la plus entière sympathie, nous préconisons que l'effectif des ouvriers maritimes soit divisé en deux catégories.

La première, exclusivement militaire, comprendrait les deux tiers du contingent. Elle représenterait l'élément sûr et toujours utile. Elle serait répartie en trois classes. — La deuxième, civile, représenterait l'élément variable. Elle serait répartie en deux classes.

— Si l'on faisait appel uniquement aux hommes de bonne volonté, si l'on avait soin d'établir des engagements et rengagements à très courte échéance — afin de permettre à l'ouvrier de reprendre sa liberté — si on organisait la vie et le service des ouvriers militaires sur le mode qui organise ceux des marins vétérans, des pompiers... — en vue de maintenir intacte l'existence domestique et familiale — nul doute que les adhésions seraient plus nombreuses que les places.

L'élément civil ne serait pas négligé. Il remplirait au fur et à mesure les cadres vacants de la première catégorie, les proportions restant les mêmes. Il constituerait un stage de travail, d'habileté et de discipline.

Certes, nous ne nous faisons aucune illusion. Les choses resteront en l'état... et l'on maintiendra coûte que coûte le droit électoral de 25.000 hommes... L'avenir dira de quel côté était la raison, la sagesse et l'intérêt bien entendu de l'ouvrier (1).

(1) Au moment où nous écrivons ces lignes une profonde agitation divise les arsenaux. La grève est déjà votée et si elle

Ne nous le dissimulons pas. De ce côté, l'horizon est chargé de nuages. Nous disions plus haut, en parlant des syndicats, qu'une circulaire récente (10 août 1905) avait commencé de répandre une agitation grande et dangereuse. Elle annonçait qu'un crédit voté par les Chambres en vue d'améliorer les salaires serait réparti : 1° entre tous les ouvriers permanents ; 2° entre les plus méritants. Elle prévoyait donc deux affectations : part concédée à l'ancienneté ; part concédée à la capacité. Elle demandait en outre aux autorités de chaque port que des projets fussent transmis à Paris, exposant, après enquête, quelle serait la meilleure procédure pour allouer la portion du crédit destiné à la main-d'œuvre habile.

Ce fut un tolle général. Les syndicats prirent une attitude menaçante. Celui de Brest surtout se répandit en invectives... Les autres suivirent. On voulait que le crédit fût distribué au personnel sans aucun égard pour la capacité. Il avait été voté

n'éclate pas c'est grâce uniquement à l'opposition des indépendants (les syndicats jaunes). Tout porte à croire, quelles que soient les raisons qui conduisent les grévistes — raisons dont nous n'avons pas à juger la valeur — qu'une réforme radicale s'impose. Elle est dans la militarisation et dans elle seule. Des comités de travail, tels que ceux qui fonctionnent aujourd'hui sur le réseau de l'Etat, ne sauraient être institués dans un arsenal militaire où l'obéissance est une règle nécessaire et fondamentale. Voir le *Moniteur de la Flotte* du 11 novembre 1905.

pour tout le monde et non pas pour quelques uns. C'était déjà la coalition. L'effervescence était partout, dans la rue et dans les ateliers. C'était le désordre, l'indiscipline. On afficha sur les murs de Rochefort des appels séditieux, des injures à l'adresse des chefs. Le ministre, disait-on, était résolu à fermer les portes de l'arsenal, à suspendre les travaux... à ne reprendre, le conflit terminé, que les travailleurs exemplaires. Ces nouvelles sans fondement sérieux jetaient la division et la confusion entre les partis. Par trois fois, MM. Guiyesse et Ferrero vinrent apporter au ministre les doléances des syndicats. M. Thompson ne céda pas sur le principe. Il s'étonna qu'un acte aussi naturel que la Circulaire du 16 août pût provoquer un pareil mouvement. Il assura les ouvriers de toute sa sollicitude, promit d'examiner leur desiderata, se réservant pour agir que les ports lui aient transmis les réponses demandées... Enfin il temporisa (1).

A l'heure actuelle, la question est en suspens. Nul ne peut dire comment et par quels moyens elle sera résolue. Toujours est-il que si la grève n'éclate pas cette fois, elle éclatera demain pour

(1) Voir *Moniteur de la Flotte* du 26 août 1905. V. les *Tablettes des Deux-Charentes* du 17 août 1905, exposant les réclamations du Syndicat de Lorient et ses menaces.

autre chose. Elle ressemble au fruit trop mûr qui nécessairement doit tomber.

Ne serait-il pas meilleur que par une militarisation partielle l'Etat fût à l'abri de ces insurrections latentes ? Et lequel vaut mieux de mettre en accord les droits de l'ouvrier et les besoins de la Marine ou bien de reconnaître des droits qui, pratiquement, par la force des choses, sont violés et réprimés ?

Le premier devoir de la loi est dans sa logique.

CHAPITRE VI

LES RETRAITES

Sous l'ancien régime l'ouvrier des arsenaux pouvait être considéré comme un privilégié. De nombreuses ordonnances, dont la plus ancienne remonte à 1689, avaient institué en faveur des Inscrits les pensions dites demi-soldes. Naturellement et par une extension très légitime puisque les ouvriers d'alors obéissaient au système des classes, ces pensions furent accordées — édit royal de juillet 1720 — au personnel des chantiers. Certes, il y avait là un remarquable privilège et l'octroi d'une retraite aux travailleurs à une époque si lointaine de nous par le temps et les idées, plus par les idées que par le temps, nous apparaît comme le premier stade d'une évolution lente et certaine.

Cependant la Marine se transformait au cours du ^{xix}^e siècle. L'utilisation pratique des machines à vapeur modifiait, ainsi que nous l'avons dit plus

haut, la nature, le nombre et le caractère de la main-d'œuvre. Peu à peu, insensiblement, les Inscrits maritimes sont évincés de l'usine. D'autres leur succèdent et les chassent. Par leur qualité, leur influence, ils obligent le législateur à faire des actes nouveaux en rapport avec les procédés nouveaux. L'ouvrier maritime est civil. Il est libre. Aussi, au point de vue de la retraite, pouvait-on lui conserver le statut d'autrefois ? Fallait-il lui appliquer quand même ce régime des demi-soldes qui était l'apanage des Inscrits et la compensation de leurs charges ! La chose avait été faite, faute de mieux, au début du siècle et jusque vers 1840. Elle n'avait pas donné de bons résultats. Elle n'était pas logique. Aussi la loi du 28 juin 1862 vint-elle poser cette règle claire, uniforme et définitive que tous les ouvriers immatriculés auraient droit à une pension de retraite dans les limites et les conditions prévues par la loi du 18 avril 1831(1). On se ressouvenait donc des origines militaires de la profession et l'on invoquait ce souvenir pour favoriser la retraite du travailleur, pour lui donner, bien que civil, les principaux avantages attachés à la qualité du soldat.

(1) Vers 1840 — exactement par l'ordonnance du 5 octobre 1844 — on divisa les ouvriers, au point de vue de la retraite, en 2 catégories : les inscrits qui bénéficiaient des demi-soldes ; les non-inscrits qui bénéficiaient de la loi du 18 avril 1831 ; cette loi fut modifiée par celle du 28 juin 1862.

Les tarifs établis en 1831 ont été améliorés par les lois des 5 août 1879 et 8 août 1883.

A l'heure actuelle, sans qu'aucun prélèvement ait été fait sur leurs salaires, les ouvriers de la Marine bénéficient, à 50 ans d'âge et après 25 ans de service à l'Etat, d'une pension de retraite. Elle est de 600 francs au moins et de 750 francs au plus, chaque année de service supplémentaire augmentant le taux de 7 fr. 50. La veuve, ou à défaut les orphelins de moins de 21 ans jouissent d'une pension de 375 francs.

Voici d'ailleurs l'amélioration progressive apportée par les lois précitées.

	Tarif depuis 1861		
	Chefs-ouvriers	Ouvriers	Veuves ou orphelins
Loi du 26 juin 1861 (appliquée seulement au personnel non inscrit, antérieurement à la loi du 28 juin 1862).	385 à 505	365 à 465	116
Loi du 5 août 1879.	520 à 660	500 à 600	300
Loi du 8 août 1883.	700 à 900	600 à 750	375

Notons ensuite le taux de retraite des surveillants techniques et des adjoints (1) :

Surveillants techniques (contre-mâtres.

D. 15 janvier 1900) 1.310 à 2.300

Adjoints techniques (sous-ingénieurs) 2.300 à 3.600

(1) Rappelons que les contre-mâtres et sous-ingénieurs sortent tous du personnel ouvrier.

Ces diverses pensions, autrefois payées par la Caisse des Invalides, sont inscrites, depuis la loi de finances du 22 mars 1885, au grand Livre de la Dette Publique. Ce sont donc les agents du Trésor qui en assurent le paiement.

Par le simple examen des tarifs et le précédent exposé des conditions requises pour obtenir la pension de retraite, on juge de suite que les ouvriers maritimes sont, de ce chef, singulièrement favorisés. La limite d'âge inférieure, — 50 ans — la durée minima des services — 25 ans — sont de réels et précieux avantages. Combien doivent attendre 50 ans et réunir 30 ans de services... C'est la règle générale des pensions civiles. C'était même la règle générale des pensions demi-soldes avant la loi du 15 germinal an III. On ne saurait nier, en conséquence, que les travailleurs de la Marine sont protégés ici d'une façon toute spéciale.

Toutefois, le règlement de leurs pensions présente deux imperfections. La première, c'est que le taux est trop faible encore. Il n'est pas en accord avec le coût de la vie. Celui-ci — on peut l'assurer sans crainte — a augmenté depuis 1893 dans la proportion de 12 à 15 0/0 (1).

D'autre part, le salaire moyen de l'ouvrier

(1) V. *Salaires de l'industrie française*. Office du Travail, année 1893. Tome IV.

fournit un revenu approximatif de 1.260 francs. C'est un revenu minimum, tellement minimum qu'il est incapable de prévenir en bien des cas les dettes et la ruine. Alors que pourra faire avec 600 francs le travailleur retraité ?

Mais, répondra-t-on, que voulez-vous de plus ? L'Etat, ce semble, s'acquitte très largement envers ses ouvriers maritimes. Il ne peut faire davantage, car il doit penser aux autres. D'ailleurs, l'homme de 50 ans n'est pas un vieillard. Il travaillera et gagnera la différence entre son salaire et sa pension. Et puis rien ne l'oblige à quitter l'arsenal, et s'il reste, c'est un boni de 150 francs pour l'avenir, sans compter la paye entière du présent. Les travailleurs de la Marine ont beaucoup de chances et beaucoup les envient. Regardez ceux des manufactures. Ce n'est qu'à 30 ans de services qu'ils peuvent prétendre à ces 600 francs que vous considérez comme une aumône.

— Nous ne considérons pas ces 600 francs comme une aumône. Nous ne comparons pas les ouvriers de la Marine aux autres ouvriers. Nous constatons un fait indéniable : une absence complète de rapport entre l'accroissement général des richesses et l'augmentation du bien-être des humbles. Ce défaut d'équilibre dans la répartition est choquant, d'autant plus choquant que l'organe producteur, dans la société, c'est la main-d'œu-

vre. Il serait juste qu'elle profitât moins parcimonieusement de ses labeurs. Nous reconnaissons que l'Etat accorde aux ouvriers de la Marine des pensions convenables et nous regrettons simplement que ses finances l'empêchent de faire mieux. Nous ne formulons pas une critique, mais un vœu.

La deuxième imperfection est autrement grave. Elle consiste dans l'absence de toute pension proportionnelle. Que si l'ouvrier meurt après 15 ans, 20 ans, voire 24 ans de service, sa femme et ses enfants n'ont droit à rien. Qu'il soit malade, que les infirmités lui interdisent tout travail et c'est le naufrage certain. Il est vraiment rigoureux de jeter à la porte des arsenaux, sans le moindre secours, celui qui a perdu peut-être ses forces et sa santé dans l'exercice normal de ses fonctions. Bien plus, c'est une flagrante injustice.

Législation malheureuse, d'ailleurs, que celle-là ! Elle s'occupe assez peu de l'individu ; et si l'individu perd toute faculté d'être utile socialement — par la maladie ou la mort — on ne le connaît pas ; on l'ignore, lui ou les siens, on repousse jusqu'à son souvenir. Et dans quel but ? Est-ce dans un but économique et sous le seul prétexte d'éviter toute surcharge budgétaire, toute dépense nouvelle ? sans doute. Mais alors, on aboutit à une fin contraire. Car, pratiquement, de même qu'on

ne renvoie pas de l'arsenal les travailleurs dont les bras sont inutiles, de même on conserve les malades (1). On hésite à les sacrifier et, par un singulier compromis, on les entretient dans l'usine à ne rien faire. Leur exemple est démoralisant. Il peut atteindre l'esprit des meilleurs. Leurs maladies offrent un large champ aux contagions. Elles peuvent décimer les affaiblis. Enfin, au lieu de payer au travailleur invalide une pension proportionnelle de 3 ou de 400 francs, le Trésor — sans compter les journées d'hôpital — lui alloue plus de 1.200 francs. Cela nous semble l'opposé de l'hygiène, de la discipline et de l'économie élémentaires.

Cette absence de pension proportionnelle est d'autant plus singulière qu'elle constitue, aux dépens des ouvriers de la Marine, une véritable exception. Sur ce point le personnel des manufactures (tabacs et allumettes) est mieux traité. Le travailleur, atteint d'une infirmité qui résulte de ses fonctions, a droit à sa pension intégrale s'il est âgé de 55 ans au moins. Si l'infirmité n'est pas une conséquence des fonctions il pourra toucher sa pension après 20 ans de service, sous cette réserve que le taux en sera diminué d'un trentième

(1) Ce fait que l'on conserve l'ouvrier jusqu'à sa retraite, coûte que coûte, est maintes fois attesté par les Directeurs du génie devant la Commission extraparlamentaire.

par année à compter du congédiement. La veuve — ou les orphelins — jouissent d'une pension minima de 200 francs si le mari ou le père vient à décéder après 20 ans de service (1).

D'autre part, les ouvriers des chemins de fer de l'Etat bénéficient également de la retraite proportionnelle (2). Ceux qui sont réformés pour infirmités contractées dans l'exercice de leurs fonctions touchent, indépendamment de la rente prévue par la loi du 9 avril 1898, une pension proportionnelle après 15 ans de service. S'ils quittent volontairement l'administration après 15 ans, les ouvriers valides ont droit à une pension dont la jouissance est différée jusqu'à l'âge de 55 ans. Les veuves — ou orphelins — des travailleurs décédés après 15 ans de service bénéficient d'une pension proportionnelle.

— Oui, dira-t-on, mais dans les hypothèses précédentes il faut tenir compte d'un élément capital, à savoir que l'ouvrier a subi des retenues sur ses salaires. Pour lui, la pension proportionnelle n'est qu'équitable. Elle est une manière de restitution. Comme les ouvriers de la Marine n'ont jamais subi aucun prélèvement sur leurs

(1) Mannheim.

(2) Paul Soudier, *Les Institutions de retraites des Compagnies de chemins de fer*.

payes en vue de la retraite future, la pension proportionnelle serait une faveur extraordinaire.

— Peut-être. Toutefois, soyons logiques. A tort ou à raison on accorde aux ouvriers de la Marine une pension militaire. Pourquoi leur refuser les avantages que l'on concède aux sous-officiers, caporaux et soldats commissionnés et rengagés, aux quartiers-maîtres et marins inaptes à l'embarquement ? Pourquoi ? Ceux-là jouissent après 15 ans d'une retraite proportionnelle (Loi du 5 août 1879, art. 3 ; loi du 26 janvier 1897). Il est vrai que cette retraite n'est pas réversible sur la veuve ; elle n'en reste pas moins très précieuse, encore que les soldats ou marins n'aient jamais subi la moindre retenue sur leur solde...

A la vérité, toutes ces anomalies découlent d'une absence de logique. Vous avez un personnel civil et vous lui donnez une retraite militaire qui a bien ses avantages propres mais qui est dépourvue des avantages propres de la pension civile. Vous voulez favoriser vos ouvriers et vous leur refusez ce qu'obtiennent ceux des chemins de fer ou des manufactures... Est-ce normal ?

Il faut mettre en accord la condition des hommes et la loi qui les régit. Cela est essentiel. Si nous faisons ici l'application des idées préconisées au chapitre précédent, nous dirons :

— Le personnel ouvrier des arsenaux est divisé

en deux catégories, en deux sections : section militaire ; section civile.

1° La première, alimentée par des rengagements successifs — les deux tiers du contingent total — aura droit à une pension de retraite réversible dans les conditions prévues par les lois de 1831, 1879, 1883. — Elle aura droit à la pension proportionnelle dans les limites prévues par les lois en vigueur actuellement appliquées aux militaires commissionnés ou rengagés.

2° La section civile, qui constitue une sorte de stage et qui est exposée aux congédiements nécessités par l'insuffisance des travaux, n'a aucun droit à une pension militaire. Dès leur entrée dans l'arsenal on ouvre à chacun des membres qui la composent un livret de retraite. Ce livret de retraite est crédité : 1° d'une retenue de 2 1/2 0/0 sur les salaires ; 2° d'une somme égale versée par l'administration de la Marine. Ces comptes sont conservés et suivis par la Caisse Nationale des retraites pour la vieillesse. En cas de décès, l'actif profite aux héritiers ; en cas de renvoi, le livret de retraite est remis à l'ayant-droit.

Que si l'ouvrier civil, conformément à l'organisation supposée, passe dans la section militaire après 4... 8.. ou 10 ans de service... son livret de retraite devient de plein droit la propriété de l'Etat. Celui-ci doit donc récupérer normalement la

quasi-totalité de ses subventions et versements. Par contre, en vertu d'un texte législatif à intervenir, toutes les années passées dans l'usine au titre civil seront ajoutées aux années accomplies au titre militaire. La pension prévue par les lois de 1831 et 1879 sera accordée après un minimum de 25 ans, quels que soient les éléments de ce total.

La pension proportionnelle pourra être acquise dans les mêmes conditions après 15 ans.

Ce système constituerait une économie pour le trésor vu les deux raisons suivantes :

1° L'Etat n'hésiterait plus à congédier son personnel inutile. Il ne conserverait pas 25 ans sur ses chantiers l'ouvrier auquel il pourrait dire : Prenez votre livret de retraite. Cherchez du travail à l'industrie. Les salaires y sont beaucoup plus élevés que dans mes arsenaux et vous pourrez peut-être continuer vos versements à la Caisse Nationale des retraites.

2° L'Etat récupérerait un jour ou l'autre les subventions accordées au personnel civil. Car de deux choses l'une : ou il congédie l'ouvrier et par ce fait seul il arrête toute subvention ; ou il conserve l'ouvrier et non seulement il recouvre ses subventions, mais il profite des versements-retenues de 2 1/2 0/0. Cela n'aurait rien d'excessif puisqu'il assure du même coup à l'ouvrier militaire soit la pension intégrale à 25 ans de service,

soit la pension proportionnelle à 15 ans. Si l'on considère que les travailleurs de la section civile n'accomplissent qu'une sorte de stage — lequel pourrait être fixé à une durée maxima de cinq ans — on arrive à cette conclusion qu'ils perdraient peu pour gagner beaucoup. D'autre part, la charge qu'ils éprouveraient à subir des prélèvements sur leurs salaires serait un stimulant. Ils n'auraient qu'un désir : se montrer laborieux et habile pour être admis dans le cadre militaire.

Quoi qu'il en soit de la valeur de ce système qui, nous étant personnel, ne saurait prétendre à beaucoup d'ingéniosité ou de vertu, nous estimons que ce serait une mesure heureuse de mettre en accord la nature de la pension et le caractère des ayants-droit. Jusque-là, cette grave question des retraites sera confuse et elle risquera par son obscurité même de causer bien des mécomptes.

CONCLUSION

— Maintenant que nous avons examiné la condition économique et sociale des ouvriers maritimes, une question se pose : Y aurait-il intérêt pour les travailleurs à ce que l'Etat, abandonnant ses arsenaux, confiât la construction de sa flotte à l'industrie privée ?

— Question difficile et complexe. Si l'on décompose en ses éléments la vie économique de l'ouvrier, on remarque, en effet, qu'à certains points de vue il lui serait avantageux d'abandonner les chantiers de l'Etat pour ceux de l'industrie. A d'autres il y perdrait manifestement. Il n'est pas douteux que les salaires de la Marine sont très faibles et que ceux des usines de la Loire, de la Seyne, Normand... sont plus élevés. Si l'on veut bien se reporter aux chiffres que nous citons plus haut, on constatera que le salaire moyen dans l'industrie est de 5 francs, tandis que celui des arsenaux

ne dépasse pas 3 fr. 50. C'est là une différence sensible.

D'autre part, il semble incontestable qu'à l'industrie le droit syndical, les droits de grève et de coalition peuvent se développer et s'épanouir sans entrave. Exercés avec opportunité, sagesse et méthode, ils pourront amener le patron à des concessions progressives. Ils ne prendront pas l'allure d'une entente sourde et dangereuse. Ils seront le principal levier de toutes les réformes. Les ouvriers, de ce chef, auraient donc un certain intérêt à voir les arsenaux disparaître. Nul doute que leurs efforts ne se brisent, à l'heure actuelle, contre la puissance et la force de l'Etat. Ils ont besoin de l'Etat plus que l'Etat n'a besoin d'eux.

Quant à l'hygiène, à l'organisation de l'assistance, aux mesures de prévoyance sociale, nous ne croyons qu'elles soient mieux dispensées sur les chantiers libres que dans nos arsenaux. Ici et là les lacunes sont identiques, la médiocrité équivalente. Nous ne voyons pas de bonne raison pour dire que l'inspection du travail dans les ports est inférieure par le rôle et par l'action à celle qui surveille l'industrie. L'une et l'autre sans doute ne sont pas suffisamment armées ; celle de la Marine, toutefois, présente ce double avantage d'être exercée à la fois par des médecins, hommes du métier, et par le Contrôle, organe du Ministre. Qui

pourra obtenir de sérieuses réformes, sinon l'hygiéniste, sinon le fonctionnaire puissant et indépendant chargé de renseigner le pouvoir? A ces divers points de vue nous ne saurions clairement découvrir pour quel avantage l'ouvrier changerait d'usine.

Par contre, il ressort avec évidence que les retraites ouvrières de la Marine sont beaucoup plus généreuses que celles payées par l'industrie. Elles sont établies sur un principe plus large. Et, en supposant même qu'un retraité de l'arsenal de Toulon et un retraité des chantiers de la Seyne arrivent, à une époque donnée, à toucher la même pension, il y aura toujours entre eux cette profonde différence que le premier n'a subi aucune retenue sur son salaire, tandis que le second a dû verser pendant trente ans une juste part de sa rémunération journalière. Et tandis que l'un doit attendre 30 ans l'heure du repos et de la paix, l'autre, après 25 ans, sera libre et pensionné. Il est vrai que dans l'industrie il y a des retraites proportionnelles et que dans la Marine il n'y en a pas. Mais aujourd'hui les travailleurs des arsenaux souffrent assez peu de cet état de choses. Ce sont les contribuables qui en souffrent, puisque ce sont eux qui entretiennent dans l'usine les ouvriers contaminés ou inutiles.

En résumé, après avoir pesé les avantages et

les inconvénients, nous n'hésitons pas à dire : Il serait meilleur pour l'ouvrier que les arsenaux disparussent. Ce qui lui importe surtout, c'est le présent et c'est l'avenir. Le présent, c'est le salaire, et l'avenir c'est la retraite. Or, non seulement le salaire est beaucoup plus élevé dans l'industrie, mais il tendra de plus en plus à la hausse. L'examen des lois budgétaires prouve abondamment que l'ouvrier de l'Etat est un sacrifié et le tableau que nous avons donné plus haut de la marche ascendante des salaires dans les arsenaux montre très bien la lenteur du progrès comparée surtout au progrès des salaires dans l'industrie. Dès lors, non seulement le travailleur vit largement mais il supporte avec aisance de verser 2 1/2 0/0 de sa rémunération à la Caisse des Retraites. Il est moins pénible pour l'ouvrier des chantiers privés de vivre avec une moyenne de 5 francs, dont il abandonne une quote-part, que pour celui de la Marine de vivre avec 3 fr. 50, alors même qu'il ne subit aucune retenue. Entre ces deux hommes, celui qui économise est le plus heureux. L'autre ne peut pas économiser. Il touche trop peu. Il est trop pauvre. Ajoutons enfin que la main-d'œuvre maritime, bien que peu mobile, peut avoir intérêt à se déplacer. Or, les retraites de l'Etat exigent de longs services au même arsenal tandis que celles de l'industrie, suivies sur des livrets, accom-

pagnent en quelque sorte le travailleur sur tous les marchés, dans toutes les usines.

Nous croyons donc que la construction exclusive de nos unités de guerre par l'industrie privée aurait une répercussion heureuse sur l'existence de l'ouvrier.

Seulement, cette construction exclusive est-elle possible ?

Nous ne le croyons pas. A côté de l'intérêt des ouvriers il y a celui de la défense. Or, tant que l'on estimera nécessaire d'avoir une flotte puissante et forte — et personne ne songe sérieusement à désarmer — l'Etat devra conserver des places maritimes qui soient à la fois des arsenaux de construction et de réparation. En cette matière, deux choses importent essentiellement.

— La première, c'est que la Marine ne peut être à la merci de l'industrie privée. Quelques garanties contractuelles que l'on prenne, il serait fou d'exposer nos chances de victoire navale aux aléas d'une production lointaine, mal contrôlée, étrangère au service. Il serait inadmissible que la composition des Escadres fût livrée, en fait, au bon plaisir des entrepreneurs, que l'Etat supportât en fin de compte la répercussion des retards et des grèves. Car si, en temps de paix, l'industrie privée peut construire, avec quels hommes et comment construira-t-elle en temps de guerre ?

Et puis — c'est la deuxième raison — la tactique navale se transforme tous les jours. On invente des procédés nouveaux. C'est le sous-marin ou bien le submersible. Armes nouvelles, engins récents qui, par leur nature même, doivent rester secrets et qu'on ne pourrait livrer sans danger à des compagnies maîtresses chez elles. Qu'est-ce qui nous promet leur discrétion et qui nous dit que nos plans ne seront pas soustraits ou divulgués ? Argument capital et qui suffirait à empêcher la suppression des ateliers de l'Etat.

Mais si l'Etat conserve des arsenaux, il peut les améliorer. Il devra perfectionner l'outillage, spécialiser chaque port dans la construction d'un type déterminé. Brest et Toulon feront des cuirassés de premier rang ; Cherbourg et Lorient les croiseurs ; Rochefort les petites unités. Il est assez curieux de constater qu'à l'heure actuelle aucun cuirassé n'est en construction dans le port de Toulon. Brest suit le montage de la *République* et de la *Démocratie*, la *Justice* et la *Liberté* sont confiés aux chantiers de la Loire. C'est Lorient qui achève le *Victor-Hugo*, qui lancera bientôt le *Jules Michelet*, grands croiseurs de 12.250 tonnes. Cherbourg fait des sous-marins ; Rochefort des contre-torpilleurs. C'est là, ainsi que nous le disons dans notre chapitre sur l'organisation du travail, une utilisation défectueuse des forces et de la main-d'œuvre.

On peut y remédier. On peut échelonner les constructions, éviter le chômage. Ce qu'il y a de bon dans l'industrie privée, l'Etat peut l'introduire dans ses arsenaux. Et, dès lors, on ne voit pas pourquoi, doué d'un personnel d'élite, d'ingénieurs expérimentés, de contre-maîtres assidus, il n'obtiendrait pas un rendement proportionné aux sacrifices. Tout est dans la méthode.

— Nous croyons sincèrement avec M. Dagnaud qu'il suffirait, en effet, d'une méthode plus raisonnée pour réaliser du même coup de nombreuses économies. Et le jour où le gaspillage aura disparu, il sera facile aux pouvoirs publics d'améliorer la condition économique et sociale de l'ouvrier.

Vu :

G. MARTIN.

Vu : le Doyen de la Faculté
de Droit de l'Université de Dijon.

E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer :

Dijon, le 9 novembre 1905,
Le Recteur de l'Académie,

E. BOIRAC.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
Exposé préliminaire du caractère et du recrutement des ouvriers maritimes	5

PREMIÈRE PARTIE

Condition économique des ouvriers maritimes.

CHAPITRE PREMIER. — Les salaires	17
CHAPITRE II. — L'organisation du travail.	39

DEUXIÈME PARTIE

Condition sociale des ouvriers maritimes.

CHAPITRE III. — La vie domestique de l'ouvrier. La femme. Les enfants	61
CHAPITRE IV. — L'Assistance. L'Instruction. L'Hygiène des ateliers et des villes maritimes	75
CHAPITRE V. — Les syndicats. Les droits de grève et de coalition	86
CHAPITRE VI. — Les retraites	102
CONCLUSION	115

SAINT-AMAND (CHER). — IMPRIMERIE BUSSIÈRE.
